LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ANNO XLIII - NUMERO 6 GIUGNO 1937 - XV E. F.

VISIGALLI
GHITTONI

TENDE COLONIALI
MATERIALI PER
ATTENDAMENTO
Ettore Moretti
MILANO - FORO BONAPARTE 12

lo zucchero è l'alleato
più sicuro dello sportivo
IL TENNIS RICHIEDE LARGO DISPENDIO DI ENERGIA NERVOSA OLTRECHÉ DI ENERGIA MUSCOLARE. - POCHE ZOLLE DI ZUCCHERO O BEVANDE NOTEVOLMENTE ZUCCHERATE VALGONO A RIPRISTINARE IL BILANCIO, A MANTENERE LA PIENA EFFICIENZA DURANTE IL GIOCO

ANNO XLIII
1937 - XV

LE VIE D'ITALIA

Numero 6
GIUGNO

SOMMARIO

A. G. BIANCHI – Federico Johnson . . . . pag. 377
C. CALZECCHI ONESTI – Restauri in Emilia e Romagna . . . » 388
E. MOSNA – Le Marmitte dei Giganti della Venezia Tridentina . » 402
O. SAMENGO – Bauxite, nostra ricchezza . . . . . . » 408
G. VOTA – Addis Abeba . . . . » 411
A. FUMAGALLI – Le Langhe . . . . » 420
C. BISCARETTI DI RUFFIA – La conquista dell'aria . . . » 427
C. BONARDI – L'avvenire turistico della Libia . . . . » 434
O. CERQUIGLINI – Il tiro a volo . . . . » 438
G. MORGAVI – Una colonia genovese in Sardegna: Carloforte . » 442
A. FARINELLI – Calendario e orologio a sconquasso . . . » 448
Vita del Touring . . . . » 453

Notiziario: Turismo – Comunicazioni – Automobilismo – Ciclo-Moto-Turismo – Ali nel Cielo – Varie – Arte – Tra i libri.

In copertina: Ragazza di Ollolai (da un dipinto del pittore Giuseppe Biasi).

Fuori testo: Ritratto di Federico Johnson (da una medaglia dello scultore Giannino Castiglioni).

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA" PER IL 1937
Italia e Colonie L. 20,50 (Estero L. 40,50)
Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

TOURING CLUB ITALIANO – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

SICUREZZA
M. DUSE
PIRELLI
"Stella Bianca"

TURISMO

Il rinnovamento degli stabilimenti balneari.

Anche l'organizzazione balneare, che costituisce una delle più caratteristiche attrattive del turismo italiano, sotto l'impulso degli organi corporativi e sindacali è entrata in una fase di rinnovamento e di progresso, di cui si vedranno gli effetti sin dalla prossima stagione. Il problema era già stato discusso lo scorso anno in un convegno dei conduttori di stabilimenti balneari tenutosi a Roma il 1° maggio, presso la Federazione Nazionale Fascista Pubblici Esercizî, con l'intervento delle gerarchie della Confederazione Fascista dei Commercianti, a conclusione del quale venne approvata una mozione esprimente i seguenti *desiderata*, che furono presentati al Ministero delle Comunicazioni (Marina Mercantile):

« 1° Istituzione di un « Contratto tipo », per il rilascio delle singole concessioni, da compilarsi sotto gli auspici della Corporazione dell'Ospitalità. Nel « Contratto tipo » dovrebbesi, fra l'altro, fissare oculati criteri normativi per una uniforme disciplina circa il rilascio di nuove concessioni degli arenili. Conseguente costituzione di apposite Commissioni consultive per le concessioni in parola, con la partecipazione dei rappresentanti di categoria e di un delegato del Comitato provinciale per il Turismo.

« 2° Sollecita perequazione dei canoni di concessione degli arenili, attraverso tariffe di categoria riferita alla importanza delle spiaggie e delle zone appartenenti alle medesime;

« 3° Pronta revisione della distribuzione degli arenili, secondo le esigenze di carattere turistico ed attrattivo, e le necessità ambientali della popolazione;

« 4° Accurata attrezzatura delle zone di spiaggia destinate alla recettività delle masse popolari, onde distinguere le zone stesse dagli impianti balneari che, per la propria funzione e il diverso costo dei servizî, sono spiccatamente orientati a soddisfare le predette esigenze turistiche e mondane ».

Tale mozione è stata inoltrata alla Corporazione della Ospitalità, ed ha formato oggetto di preliminare disamina in sede ministeriale, presso la Direzione Generale della Marina Mercantile.

In attesa, però, che il problema venga discusso in una delle prossime riunioni della Corporazione dell'Ospitalità, la presidenza della Federazione Naz. Fascista Pubblici Esercizî ha diramato ai sindacati dipendenti una importante circolare, in cui, riassunti i precedenti surriferiti, è tracciato un piano d'azione individuale, mediante il quale si potrà, fin dalla stagione estiva dell'anno in corso, elevare l'attività degli stabilimenti balneari, in modo da dare al pubblico l'impressione di un effettivo progresso:

« Occorre perciò — dice la circolare — che i conduttori dei predetti stabilimenti non astraggano dall'imperativo categorico che su loro incombe: quello che il Direttore Generale per il Turismo ha — in brillante sintesi — espresso nel discorso pronunciato inaugurando la nostra Assemblea Federale tenutasi a Roma il 18 febbraio u. s. I rilievi che il Direttore Generale per il Turismo ha mosso in quella occasione si sono identificati con quelli che noi da più anni abbiamo ripetuto presenziando le assemblee dei Sindacati delle Provincie i cui territori sono bagnati da acque marine, lacustri o fluviali, e destinati, di conseguenza, a vita balneare. Gli stabilimenti balneari — nella estetica e nei servizî — debbono costituire il felice tocco finale dell'armonico quadro naturale delle nostre incomparabili riviere, verso le quali confluiscono le correnti turistiche nazionali e internazionali. Bisogna evitare che certe spiagge italiane — anche famose — siano deturpate da « code » di villaggi trogloditi, così come squallidamente appaiono alcuni complessi di presunti stabilimenti balneari. Per far ciò, si potrà sollecitare anche la forza consortile fra i conduttori di tali sparute aziende, affinchè, attraverso la loro provvida unificazione, si possa dar vita a centri balneari invitanti e confortevoli. I locali di accesso, di smistamento, di sosta, di ristoro; le cabine, gli arenili, le imbarcazioni debbono dare accogliente senzazione a chi vuol godersi, sia pure fugacemente, un soggiorno balneare. Ogni stabilimento — secondo l'importanza della propria attrezzatura — deve assolvere, senza lacune, alla sua funzione, e soddisfare le esigenze delle diverse categorie di frequentatori.

« I conduttori di stabilimenti dovranno con particolare attenzione facilitare, rendere gioiosa e del pari sicura la permanenza dei fanciulli sulle spiagge. La cura elioterapica, i raggi del « divino guaritore » costituiscono un beneficio ineguagliabile per il fiore della nostra stirpe. Necessita dunque che i bimbi possano, senza pericoli e senza ambasce per i loro congiunti, bagnarsi e trastullarsi sugli arenili, trovandovi — in entità più o meno considerevoli, secondo la classe degli stabilimenti — quei passatempi che conferiscono alla robustezza delle loro membra in formazione e nello stesso tempo servono a sanamente divertirli ».

Altra raccomandazione rivolta dalla Federazione Pubblici Esercizî ai gestori di stabilimenti balneari concerne i prezzi, specie a favore dei dopolavoristi. A tale riguardo la Federazione stessa sollecita la conclusione di accordi locali fra i Sindacati Esercenti e le Segreterie dei Dopolavori Provinciali, al fine di stipulare e rinnovare le convenzioni praticate nella decorsa stagione estiva a favore dei dopolavoristi; e ricorda che una sistemazione di questo elemento importante del movimento balneare popolare elimina automaticamente l'eventualità degli impianti di appositi stabilimenti condotti direttamente o per appalto dai singoli Dopolavoro. Per l'attuazione del piano di organizzazione di cui sopra, la Federazione Pubblici Esercizî ha disposto che le presidenze dei Sindacati Provinciali interessati convochino in apposite assemblee i conduttori di stabilimenti balneari, col seguente ordine del giorno:

« *a*) attrezzatura degli stabilimenti balneari per la stagione estiva 1937-XV: iniziative per la migliore e più perfezionata condizione degli stabilimenti stessi, in rapporto alle esigenze dei frequentatori, adulti e fanciulli;

« *b*) proposte da avanzare alla Federazione Nazionale ad integrazione od aggiornamento degli argomenti in corso di trattazione presso la Corporazione dell'Ospitalità ».

La nuova iniziativa della Federazione Pubblici Esercizî imprime così un impulso di rinnovamento e di progresso al settore dell'attrezzatura balneare, che completa il quadro dell'organizzazione recettiva nazionale, cui si volgono le cure di tutti gli organi ed enti del turismo.

Lo stanziamento di un miliardo per una integrale attrezzatura alberghiera.

Fra le decisioni del Consiglio dei Ministri che ebbe luogo il 16 aprile, assume particolare importanza quella relativa al finanziamento dell'edilizia alberghiera. Lo Stato concorrerà al pagamento degli interessi per il finanziamento di un miliardo di costruzioni edilizie destinate ad uso alberghiero. La decisione è stata presa in vista delle necessità recettive che si verificheranno in occasione dell'Esposizione Universale di Roma nel 1941, e dovrà offrire i mezzi per l'incremento alberghiero della Capitale, non solo, ma anche per l'attuazione delle iniziative che dovranno rendere facile e comodo il soggiorno in tutta Italia. È da prevedersi infatti che l'Esposizione promuoverà un intenso affluire di masse turistiche non solo a Roma, ma anche nelle altre città, nelle stazioni di soggiorno e di cura e in ogni località favorita da speciali attrattive artistiche e naturali. L'importante provvedimento fa, dunque, prevedere una soluzione integrale e definitiva del problema recettivo italiano.

La categoria alberghiera, a mezzo dell'on. Pinchetti, presidente della Federazione Nazionale Fascista Alberghi e Turismo, esprimeva al Duce i sentimenti della propria gratitudine col seguente telegramma:

« Il Consiglio della Federazione Nazionale Alberghi e Turismo, presa cognizione degli importanti provvedimenti approvati nell'ultima riunione del Consiglio dei Ministri, porge a V. E. l'espressione profonda della gratitudine della categoria alberghiera per la nuova prova del riconoscimento morale e materiale dell'importanza dell'attività turistica nell'economia nazionale. Assicura la devota, sincera collaborazione della categoria alberghiera, certa del raggiungimento della mèta indicata ».

Caratteri distintivi delle località interessate al movimento turistico.

Gli Enti Provinciali per il Turismo hanno inviato al Ministero per la Stampa e la Propaganda l'elenco delle località che nella provincia possiedono elementi o risorse di interesse o di natura turistica. Ora il Direttore Generale per il Turismo, on. Bonomi, ha chiesto che tali località vengano, in base alle caratteristiche proprie di ciascuna, distinte nelle sette categorie seguenti:

1) località d'arte o, comunque, aventi requisiti artistici;
2) località di cura, in possesso, cioè, di acque salutari od altre risorse curative;
3) località di sport invernali;
4) località di soggiorno estivo climatico, oppure di villeggiatura primaverile od autunnale;
5) località di soggiorno climatico invernale;
6) località di bagni marini o lacuali;
7) località che, pur non possedendo specifici caratteri turistici, interessano il movimento dei forestieri per la loro ubicazione, specie lungo le principali vie di comunicazione automobilistica, o per curiosità naturali o ambientali.

Tutte le indicate località dovranno essere segnalate al Ministero, indipendentemente dal grado di loro frequentazione o di loro attrezzatura, affinchè si possano disporre in un quadro il più possibilmente esatto ed esteso dei valori turistici della Nazione.

Norme procedurali per la costituzione delle Associazioni « pro loco ».

Il Ministero per la Stampa e la Propaganda ha diretto ai Presidenti degli Enti Provinciali per il Turismo una circolare intesa ad uniformare la procedura da adottarsi per la regolare costituzione delle Associazioni *pro loco*. Essa dispone che gli E.P.T. compilino, nel più breve

tempo possibile, uno schema di statuto tipo per le *pro loco* da istituirsi nell'ambito della propria circoscrizione provinciale, statuto che le Associazioni stesse adotteranno, salvo le eventuali modifiche proposte all'E.P.T. e da quest'ultimo adottate per criteri di opportunità contingenti. La nomina del presidente, del vice presidente e degli altri componenti il Consiglio di Amministrazione della *pro loco* verrà fatta con delibera del presidente dell'E.P.T. Tale delibera, nonchè lo statuto tipo dovranno essere inviati al Ministero per la Stampa e la Propaganda per l'approvazione. Trovati regolari gli atti, il Ministero per la Stampa e la Propaganda riconoscerà le Associazioni *pro loco* come regolarmente costituite, iscrivendole in apposito elenco ufficiale.

Modalità per l'approvazione delle pubblicazioni di propaganda turistica.

Con riferimento alle norme vigenti per l'approvazione delle pubblicazioni di propaganda turistica, il Ministero per la Stampa e la Propaganda ha diretto ai presidenti degli Enti Provinciali per il Turismo una circolare con la quale si ricorda che le dette pubblicazioni devono essere inviate in bozza, anzichè stampate. Inoltre, la circolare osserva che quasi tutti gli enti, le aziende alberghiere, ecc., che preparano opuscoli di propaganda turistica si riservano di inviare le bozze alla approvazione della Direzione Generale per il Turismo, quando ormai resta pochissimo tempo a disposizione o per gli impegni assunti con le tipografie, o per le esigenze propagandistiche della tempestiva diffusione. Ciò intralcerebbe notevolmente il lavoro del Ministero, che — pur disbrigando con la massima sollecitudine tutte le pratiche — ha bisogno di un certo margine di tempo per il controllo dei dati tecnici, la revisione dei testi stranieri e l'esame estetico delle pubblicazioni. Gli E.P.T. sono stati quindi invitati a rendere noto che, per l'avvenire, non saranno più concesse autorizzazioni per la stampa di opuscoli, pieghevoli, ecc., che non vengano presentati all'esame della Direzione Generale per il Turismo, come prescritto, in bozze di stampa, e che non sarà tenuto alcun conto di eventuali sollecitazioni giustificate dalla ritardata presentazione di tali bozze.

Sistemazione di edifici ai valichi di frontiera.

Con R. Decreto Legge 15 febbraio u. s. è autorizzata la spesa di L. 18.000.000 per provvedere all'assetto degli edifici per i servizi politico-doganali-turistici sui valichi alpini di frontiera. Tale spesa sarà ripartita nel modo seguente: L. 2.000.000 sull'esercizio 1936-37 e L. 4.000.000 in ciascuno degli esercizi dal 1937-38 al 1940-41.

Come la scuola potrebbe insegnare il rispetto per le segnalazioni stradali.

Una disposizione diramata dal Ministero egiziano per la pubblica istruzione, perchè agli allievi delle pubbliche scuole venga impartito un corso di dodici lezioni di disciplina stradale, pare, secondo le notizie della stampa, che non abbia incontrato il favore dei genitori nè degli scolari, i quali considererebbero tale insegnamento come un aggravio dei programmi di studio. Ma l'iniziativa, che ha avuto qualche precedente nelle scuole di alcune nostre città, è tutt'altro che inutile e strana. Si tratta di un insegnamento eminentemente pratico, che serve alle necessità del traffico stradale, ed è intonato allo spirito e alle esigenze della vita moderna. L'indisciplina del pedone o del guidatore di qualsiasi mezzo meccanico di trasporto, non esclusa la bicicletta di cui i ragazzi fanno ormai un uso generale, costituisce per il turista un grave pericolo ed una preoccupazione continua, capace talora di compromettere il piacere stesso

del viaggiare, quand'anche non si voglia pensare alle conseguenze più gravi che ne possono derivare. D'altra parte, l'insegnamento scolastico dovrebbe correggere ed evitare non solo l'indisciplina del ragazzo, ma anche quella non meno frequente degli adulti, diffondendo la conoscenza delle norme di circolazione, che a mezzo dei ragazzi penetrerebbe nelle famiglie e, quindi, in ogni ceto della popolazione.

Ma questo insegnamento soprattutto per un'altra considerazione ci sembra particolarmente opportuno. Ognuno sa che la strada moderna, per il cui progresso tanto s'è fatto in Italia, trova il suo necessario complemento nella segnalazione, e che un impianto stradale non può considerarsi completo senza cartelli indicatori di pericolo, di direzione, di località, i quali tanto giovano alla circolazione e alla sicurezza dei veicoli e dei pedoni, cioè al traffico in generale. La segnalazione fa ormai parte integrante dell'impianto della strada, e non è più considerata, come avveniva ancora non molti anni or sono, un accessorio; tanto è vero che sulle strade di nuovo tracciato i cartelli indicatori sono collocati nella fase stessa di costruzione, prima che esse vengano aperte al traffico, nè si potrebbe considerare il lavoro ultimato prima della loro posa in opera.

Ora questo impianto, che richiede da parte degli enti come il Touring e di quelli cui compete il governo di strade (municipî, province, Azienda Autonoma Statale della Strada) tante cure e tanta spesa, è gravemente insidiato dall'incosciente vandalismo dei ragazzi, che troppo spesso scambiano i cartelli di segnalazione per un bersaglio contro cui far prova della loro abilità di tiratori. Così, dove non intervenga una manutenzione assidua e costosa, l'impianto di segnalazione, realizzato in tanti anni di propaganda ed a cui il nostro Sodalizio ha recato il massimo contributo, subisce danneggiamenti fino a diventare talora inservibile, e peggio ancora, sino ad offrire uno spettacolo triste e indecoroso di negligente abbandono. D'altra parte, la triste esperienza già fatta scoraggia molti enti che dovrebbero provvedere a nuovi impianti e li rende dubbiosi di affrontare nuovi sacrifici.

Il nostro Sodalizio che, senza disanimarsi per le molte difficoltà di questo genere, continua nella sua opera di propaganda e di assistenza tecnica per le segnalazioni, conosce purtroppo le frequenti obiezioni degli uffici preposti alla manutenzione stradale: « Se potessimo sperare che i cartelli di cui si rende necessario il collocamento durassero almeno qualche anno, non esiteremmo a provvedere al loro impianto; ma con quale animo possiamo affrontare nuovi sacrifici, se l'esperienza ci ha dimostrato che i cartelli non durano una stagione? » V'è chi lamenta cartelli abbattuti o ammaccati a colpi di sasso, pali contorti, lettere o gemme asportate dai cartelli muniti di apparecchi catarifrangenti. Poi interviene la Legge a prescrivere le segnalazioni indispensabili, e gli Enti fanno il debito loro; ma il risultato pratico dovrà essere valutato constatando lo stato dei cartelli alla distanza di un solo anno di tempo.

Ora, contro questo andazzo pericoloso si richiede un pronto ed efficace rimedio, il quale non può essere offerto che dalla Scuola. Ma perchè l'insegnamento riesca efficace, non bastano le raccomandazioni generiche. Occorre entrare nel vivo dell'argomento, spiegando e illustrando le norme di disciplina stradale, le loro ragioni di necessità, gli inconvenienti e le disgrazie che possono derivare dalla loro inosservanza, e soprattutto come i cartelli si rendano indispensabili perchè il traffico possa svolgersi regolarmente e senza pericolo.

La cronaca offre purtroppo una tragica casistica sempre nuova e quanto mai persuasiva. Quante disgrazie per il mancato preavviso di un incrocio, di

PIRELLI SUPEREXTRA
PIRELLI SUPEREXTRA
LA NUOVA PALLA
PIRELLI SUPEREXTRA

una svolta pericolosa, di un passaggio a livello; e passando ad argomenti meno tragici, quante esitazioni, quanti errori di strada, specie per chi viaggia durante la notte, con conseguenti disagi e perdite di tempo, per la mancanza di una freccia di direzione, o di un cartello di località! Sono argomenti che i ragazzi capiscono e che si possono rendere suggestivi mediante l'esemplificazione dei casi offerti dalla realtà di ogni giorno. Nè questo richiamo alle condizioni di sicurezza delle persone che viaggiano andrebbe disgiunto da un significato di educazione civile ed umana, che deve costituire il motivo fondamentale di ogni insegnamento.

Forse, l'argomento della disciplina stradale indurrebbe anche a considerazioni più vaste sulla utilità dei traffici e sull'importanza che il turismo assume nella vita del nostro Paese. Ma in un primo tempo basterebbe l'azione proposta, di cui potremmo sperare di veder gli effetti a breve scadenza, e in ogni caso, nel non lontano 1941, in cui l'Italia lancerà l'invito ai turisti di tutto il mondo perchè vengano a constatare i prodigi della sua ascesa morale, civile ed economica.

L'appello rivolto alla Scuola assume quindi un carattere eminentemente nazionale, e siamo certi che troverà una generosa eco di consensi nella coscienza di molti Insegnanti. La scuola acquisterà così un nuovo titolo di benemerenza da aggiungere ai molti, prossimi e lontani, che già le spettano.

Nuove norme che disciplinano le professioni di guida, interprete e corriere.

Anche le professioni di guida, interprete e corriere, che conferiscono a chi le esercita funzioni delicatissime di rappresentanza presso le correnti turistiche straniere che visitano il nostro Paese, hanno ricevuto una nuova disciplina, mediante le disposizioni emanate con Decreto del 18 gennaio u. s. N. 448, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 17 aprile u. s.

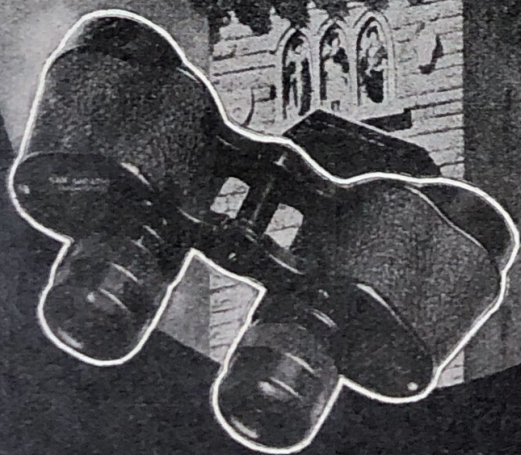
I Prefetti provvederanno a costituire in ogni provincia una Commissione esaminatrice, formata da un consigliere di Prefettura con funzioni di presidente, dai rappresentanti del Ministero per la Stampa e la Propaganda (Direzione Generale per il Turismo), del Ministero dell'Educazione Nazionale (Direzione Generale Antichità e Belle Arti), degli enti locali (pubblici o privati) possessori di musei, gallerie, ecc., di un docente delle lingue estere per le quali vi siano esaminandi, di un rappresentante della Federazione Naz. Fascista Lavoratori del turismo e dell'ospitalità, di un funzionario di P. S. quale segretario. Gli esami avranno luogo ogni anno, sempre che risulti un congruo numero di vacanze nel ruolo stabilito dal Prefetto di ogni provincia, sentito il parere dell'E.P.T. e delle organizzazioni sindacali di categoria. Gli esami verteranno:

1) per le guide: sulla illustrazione storico-artistica delle opere d'arte, dei monumenti, delle cose archeologiche e sulle bellezze naturali delle località in cui il candidato aspira ad esercitare la professione di guida, nonchè su una o più lingue straniere indicate dal candidato;

2) per i corrieri: su elementi di geografia turistica, sui regolamenti per le comunicazioni ed i trasporti e sull'organizzazione turistica;

3) per gli interpreti: sulla lingua o sulle lingue straniere indicate dal candidato.

Il Decreto inoltre fa assoluto divieto alle guide, agli interpreti e ai corrieri di esercitare, nei confronti dei turisti, attività estranee alla loro professione, e princi-

palmente quelle di carattere commerciale. Il divieto comprende l'esercizio di ogni attività in concorrenza alle agenzie di viaggio, quale la funzione di corrispondente di altre organizzazioni estere o nazionali e l'accaparramento diretto o indiretto di clienti per conto di alberghi, imprese di trasporti e simili.

Le tariffe saranno stabilite dalla Corporazione dell'Ospitalità, ed avranno effetto obbligatorio.

Le guide munite di licenza, quando accompagnano visitatori, saranno ammesse gratuitamente in tutti i musei, gallerie, monumenti, ecc., delle località o del territorio per i quali sono autorizzate.

Per la prima applicazione del Decreto, gli interessati già in funzione otterranno il rinnovo della licenza di P. S., se in possesso di un certificato di licenza di scuola media inferiore o di titolo equipollente; in caso contrario, dovranno sottoporsi agli esami prescritti.

Una nuova funivia al Sestriere per Monte Fraitève.

Alle due note funivie che dal colle del Sestriere (m. 2030) raggiungono Monte Sises (m. 2658) e Monte Banchetta (m. 2555), si aggiungerà quanto prima, grazie all'interessamento e all'iniziativa del Senatore Agnelli, una terza funivia per Monte Fraitève (m. 2700), per la quale è già stata chiesta l'autorizzazione al Ministero delle Comunicazioni.

La funivia al Fraitève, che verrà a costituire, con le altre due funivie al Sises e alla Banchetta, un sistema di comunicazioni ad uso turistico-sciatorio forse unico al mondo, avrà la sua stazione di partenza nel vasto pianoro al di là del monticello su cui sorge la piccola Cappella del Sestriere. Davanti alla stazione verrà sistemato un piazzale di capacità pari a quello attuale degli alberghi. I due piazzali saranno collegati da una galleria, che passerà sotto la cappelletta e che servirà al transito dei pedoni, delle automobili e degli autobus. Dalla stazione di arrivo sulla vetta del Monte Fraitève saranno poi allestite apposite facili piste per le discese al Col Basset e al Monte Triplex. Sulla direttrice di queste discese gli sciatori troveranno la capanna Rivera, la quale verrà spostata dall'attuale sua posizione in testa alla galleria del Basset, appunto per costituire una comoda base di appoggio per le gite e le traversate. Il sistema della funivia, che avrà una lunghezza complessiva di 2640 metri, con un dislivello fra partenza ed arrivo di 640 metri, sarà a «va e vieni», con due vetture della capacità di 25 viaggiatori ciascuna. È prevista una utilizzazione di sei viaggi all'ora, col trasporto, quindi, nel solo senso di andata, di 150 persone-ora. Ad integrazione della costruenda funivia, verranno migliorate le discese del Rivo Nero e di San Sicario, mentre nuove piste saranno sistemate sui pendii che scendono dal Fraitève al Sestriere e a Champlas-Seguin.

Il regolamento di circolazione sull'autocamionale Genova-Valle Padana.

Un Regio Decreto 11 marzo 1937, N. 471, pubblicato dalla *Gazzetta Ufficiale* N. 93 del 22 aprile 1937, stabilisce il regolamento di circolazione sull'autocamionale Genova-Valle del Po. Il regolamento precisa tra l'altro che l'uso dell'autocamionale è riservato esclusivamente agli autocarri con o senza rimorchio, agli autoveicoli, alle trattrici stradali e simili, ai compressori stradali nonchè ai motofurgoncini, motocarrozzette e motocicli. È proibita la circolazione a qualsiasi veicolo non compreso nella specificazione di cui sopra, nonchè ai pedoni non addetti al servizio e agli animali. I contravventori sono puniti con una ammenda da lire 50 a lire 200.

MANIFESTAZIONE BEMBERG ALLA RINASCENTE

DAL 5 GIUGNO TUTTI GLI ACQUIRENTI DI PRODOTTI BEMBERG AVRANNO
DIRITTO AD UN DONO PROPORZIONATO ALL'ENTITÀ DELL'ACQUISTO

SNIA VISCOSA
I TESSILI DELL'IMPERO
LANITAL
SNIAFIOCCO
AMBA

Per accedere all'autocamionale, gli autoveicoli ammessi devono presentarsi sempre incolonnati in una sola fila. È proibito il sorpasso all'ingresso e all'uscita, lungo le gallerie e lungo i tratti di strada divisi da appositi striscioni di mezzeria. I contravventori sono puniti con una ammenda da lire 50 a lire 200. Gli autocarri provenienti da località poste oltre i confini della Grande Genova, se diretti al porto devono sostare sulle zone appositamente predisposte sul piazzale di arrivo dell'autocamionale, in attesa di ottenere la autorizzazione di scendere sulle calate. I conducenti che contravvengono alle presenti norme sono puniti con una ammenda da lire 25 a lire 100. È vietato di fermarsi sull'autocamionale, salvo i casi urgenti di riparazioni e di forza maggiore, nei quali gli autoveicoli e gli eventuali rimorchi devono essere spinti sul margine estremo della carreggiata stradale, in modo da ridurre al minimo possibile l'ingombro alla circolazione. In ogni caso di ingombro anche momentaneo della sede stradale il conducente deve adottare le opportune cautele per la sicurezza del transito, comprese le segnalazioni luminose dell'ostacolo durante la notte e anche durante il giorno nelle gallerie.

Inoltre il conducente, o la persona da lui incaricata sotto la sua responsabilità, deve rimanere al suo posto fino a quando non sia tolto l'ingombro entro il più breve termine possibile.

È vietato di cambiare la direzione di marcia dell'autoveicolo; nel caso in cui ciò fosse necessario, le relative manovre si effettueranno sulle piazzuole situate al di fuori delle gallerie e indicate con appositi cartelli. Lungo tutto il percorso l'eventuale sosta degli autoveicoli, per ragioni indipendenti dalla volontà del conducente, è consentita solo su dette piazzuole, per una durata che non può eccedere le sei ore e con l'obbligo delle segnalazioni luminose se la sosta avviene di notte. In ogni caso, all'incrocio con gli altri veicoli la precedenza spetta agli autoveicoli procedenti dalla destra. I contravventori sono puniti con una ammenda fino a lire 1000.

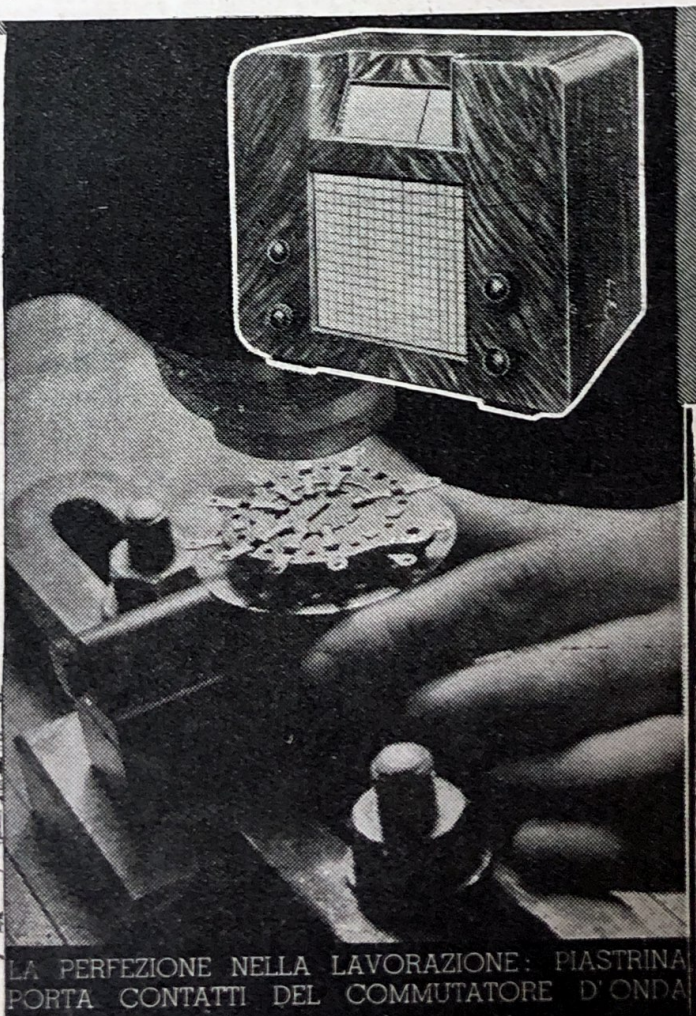
I conducenti degli autoveicoli sono tenuti a segnalare acusticamente il loro passaggio alle case cantoniere all'accesso e avvisare la loro presenza alle eventuali persone. I contravventori sono puniti con una ammenda da lire 25 a 200.

Nel percorrere le gallerie il conducente non può superare la velocità di 50 chilometri all'ora e deve usare dell'autoveicolo in modo da non causare emanazioni di gas di scarico che possano riuscire moleste o diminuire la visibilità. Nelle gallerie illuminate è vietato inoltre l'uso dei fari abbaglianti, salvo nei casi di necessità. I contravventori sono puniti con una ammenda da lire 50 a lire 200.

Chi è trovato a circolare sulla autocamionale sprovvisto di biglietto di transito o di tessera, oppure di tessera di abbonamento o di biglietto di passaggio scaduti è punito con una ammenda da lire 500 a lire 1000, senza pregiudizio delle pene fissate dalla legge per le eventuali alterazioni o falsificazioni e abusi.

Nuove norme per l'accertamento della divisa estera posseduta dai turisti stranieri.

È noto che finora i turisti stranieri entrati nel Regno con divise estere che intendevano poi riesportare, erano obbligati a fare eseguire la registrazione dei relativi importi sul passaporto all'atto dell'ingresso nel Regno.

Tale sistema dava luogo a inconvenienti di varia indole, ed al fine di ovviarli, il Ministero per la Stampa e la Propaganda, Direzione Generale per il Turismo, ha provveduto a stampare un apposito foglietto volante

sul quale verranno registrati, a cura dell'interessato, gli importi in valuta estera posseduti.

Tale foglietto, redatto in più lingue estere e distinto da un numero progressivo ripetuto sul passaporto del turista, costituisce la necessaria documentazione per la riesportazione, da parte del turista stesso, di una somma in valuta estera eguale o inferiore a quella iscritta sul foglietto.

I foglietti di cui sopra vengono consegnati agli interessati dalle Autorità doganali di confine, le quali provvedono a ritirarli poi all'atto dell'uscita dal Regno.

Nessun limite di soggiorno per godere delle riduzioni ferroviarie in Germania.

Finora la Reichsbahn accordava ribassi ferroviari solamente agli stranieri che si trattenevano almeno sette giorni nel territorio del Reich. A partire dal 13 maggio, possono invece fruire della riduzione del 60 % tutti i viaggiatori provenienti da oltre confine, compresi i Tedeschi aventi il proprio domicilio all'estero, senza che siano tenuti ad una permanenza minima in Germania. La riduzione viene applicata sulle tariffe di tutti i treni diretti e direttissimi, ed anche sui rispettivi supplementi, purchè i necessari scontrini vengano allegati ai libretti di viaggio. Soltanto per i treni di lusso bisogna corrispondere il prezzo regolare dei supplementi. I biglietti a fascicolo devono essere acquistati all'estero, presso un'Agenzia o un Ufficio di viaggi, pagandone l'importo in divisa straniera.

Norme per l'entrata di autoveicoli stranieri e tasse per autotrasporti commerciali in Germania.

L'Automobile Club di Germania ricorda che, per l'entrata in Germania, gli autoveicoli stranieri devono portare posteriormente non solo la targa dell'immatricolazione nazionale, ma anche la targa recante il contrassegno della nazionalità. In mancanza, vi provvederà l'Ufficio doganale di confine. Inoltre ricorda che il contrassegno di nazionalità deve essere applicato in modo che di notte possa essere illuminato unitamente alla targa matricolare.

L'Automobile Club Germanico comunica pure che dal 1° marzo u. s. è stata imposta in Germania una tassa sui trasporti commerciali di persone (taxi, autobus, autocarri, autovetture a nolo) e di merci, anche se fatti con macchine straniere. L'ammontare della tassa per veicoli stranieri è di 0,3 pfennig per chilometro-persona o di 0,6 per tonnellata-chilometro, se trattasi di trasporto di merci per conto di terzi. Tale importo deve essere pagato all'Ufficio doganale di frontiera per il quale avviene l'entrata in Germania. Pertanto l'assuntore del servizio deve presentare all'Ufficio doganale di frontiera — se trattasi di trasporto di persone — la seguente dichiarazione in triplice copia: 1) nome (ditta) e domicilio dell'assuntore; 2) data del passaggio di frontiera; 3) contrassegni di matricolazione dell'autoveicolo ed eventualmente del rimorchio; 4) lettura del contachilometri (se la vettura ne è dotata); 5) località di partenza e di destinazione; 6) indicazione sommaria del percorso fatto nel paese di origine; 7) lunghezza del percorso da compiersi in territorio del Reich, espresso in chilometri; 8) numero delle persone trasportate; 9) numero dei chilometri-persone su cui sarà calcolata la tassa; 10) ammontare della tassa.

Se l'autoveicolo trasporta persone per differenti destinazioni, se ne dovrà fare menzione nella dichiarazione.

L'entrata in Germania di taxi e autovetture di escursione (autobus, autocarri, ecc.) non è sottoposta ad alcuna limitazione, a condizione che sul percorso nel territorio del Reich la vettura non accolga alcun viaggiatore con destinazione all'interno del Reich o per l'estero, e che il paese nel quale il veicolo è immatricolato conceda un trattamento di reciprocità.

vie di accesso dall'italia alla svizzera

Numerose vie, tutte egualmente interessanti, se pur diverse nella lor variata bellezza, si aprono al turista che, dall'Italia, voglia raggiungere la prossima Svizzera.

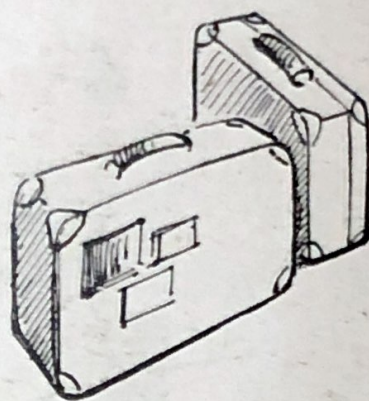
Tra queste, alcune furono percorse fin dalla più remota antichità — ai romani risale infatti la creazione della prima rete stradale transalpina, resa necessaria dalle esigenze strategiche e commerciali dell'Impero — altre, solo a partire dal Medio Evo allacciarono i due versanti alpini, molte infine risalgono a tempi assai recenti.

A tutti ben note sono le due principali vie di accesso del Sempione e del Gottardo, che, percorse da rapidissimi mezzi di comunicazione, possono, in poche ore, condurre il viaggiatore da Milano, cui queste vie convergono, alla Svizzera centro-occidentale. Sia l'una che l'altra presentano un interesse notevolissimo non solo per le bellezze naturali e per le memorie storiche di cui sono ricche, ma anche per la tecnica ardita e abilissima con la quale si sono superate difficoltà senza numero durante la loro costruzione.

La prima di queste, in breve volger di tempo, conduce dalla fertile, ma monotona piana Lombarda, per la serena bellezza del Lago Maggiore, nella luminosa valle del Toce e quindi nella pittoresca Val Divedro dove, presso Iselle, la ferrovia e la strada carrozzabile, che sin qui si erano mantenute all'incirca parallele, divergono. Quella infatti abbandona la valle e, attraversato il Monte Leone (3552 metri) in duplice galleria (19,8 km.), una delle più grandiose e importanti opere del genere, sbocca in territorio svizzero a breve distanza da Briga. La bella strada napoleonica risale invece la valle Divedro e per le note gole di Gondo, cui fa da sfondo l'acuta vetta del Fletschorn, sale al passo (2009 m.), già praticato in epoca romana, dal quale scende poi per la valle della Saltine a Briga.

Di eguale interesse, sia dal lato paesistico che da quello tecnico, è la ferrovia del Gottardo. Questo, che fu senza dubbio uno dei più impervii passi alpini, quasi certamente non percorso dai romani, che gli preferirono i più comodi valichi della Rezia o delle Alpi Occidentali (Gran San Bernardo), si dice che fosse per la prima volta percorso da Biasca a Flüelen nel 1236, pur essendo la più breve via di comunicazione tra Germania e Italia. Per questo motivo e per essere il Gottardo il centro dal quale si irradiano le importanti vie di comunicazione, formate dalle valli della Reuss, del Rodano, del Ticino e del Reno, divenne in breve tempo il più frequentato dei passi alpini, accentrando gran parte del traffico e dei passeggeri dei valichi del Gran San Bernardo, del Sempione e dello Spluga.

Alla prima metà del 1200 risale l'opera ingegnosa di un fabbro, che, per mezzo di una via aerea sostenuta da catene di ferro, rese possibile il passaggio attraverso l'orrida gola delle Schöllenen, posta fra Andermatt e Göschenen, in seguito attraversata da una galleria scavata nella roccia. La traversata da Göschenen ad Airolo, che nel 1775 l'inglese Greville fece in carrozza, la quale venne smontata e portata a spalla nei tratti più impervii e scoscesi, fu giudicata dai buoni montanari impresa pazzesca,

IL LAGO DI POSCHIAVO E LA VAL POSCHIAVINA

L'OSPIZIO DEL GRAN SAN BERNARDO

ma aprì la via ad altri tentativi del genere, tanto che, solo pochi anni dopo, migliorate le condizioni stradali, si istituirono servizi regolari di diligenza tra Flüelen e Chiasso.

L'apertura della linea ferroviaria, ultimata nel 1882, aumentò ancora l'importanza di questa via di accesso alla Svizzera Centrale.

Oggi dai rapidi treni, che la percorrono, si offrono allo sguardo dopo gli idilliaci aspetti dei laghi di Como e di Lugano le pittoresche bellezze della Valle Leventina, in cui scorre il Ticino tra conche verdeggianti separate da strette gole fra le quali la rinomata gola della Biaschina e quella di Stalvedro. Poco dopo il villaggio di Giornico si ha la prima di quelle gallerie elicoidali, che rappresentano una delle particolarità nell'ardita costruzione della linea. Presso Airolo, a 1145 m., è l'imbocco della galleria a doppio binario (14,9 km.), che sbocca a Göschenen evitando così il valico. La strada carrozzabile sale invece, con numerose serpentine, fino alla nuda conca dell'Ospizio, fondato nel XII secolo, poi scende ad Andermatt, dove convergono anche le strade per i passi della Furka e del Grimsel da un lato e dell'Oberalp dall'altro, e per la valle della spumeggiante Reuss, superate le gole delle Schöllenen raggiunge il lago dei Quattro Cantoni.

A queste due grandi arterie, fondamentali per il traffico italo-svizzero, si devono aggiungere le linee minori di importanza locale o turistica. Come la breve ferrovia elettrica che, per il ridente solco della Val Vigezzo e delle Centovalli, ricche di pascoli e di splendidi boschi di castagni, unisce Domodossola a Locarno.

Da Tirano, poi, cui giunge, risalendo la Valtellina, la linea proveniente da Colico, ha inizio la ferrovia che, ultimata nel 1910, presenta particolare interesse turistico perchè costruita allo scopo di far ammirare al viaggiatore tutte le bellezze del variato paesaggio alpino. La linea si snoda lungo la magnifica Val Poschiavina, incisa tra il Gruppo del Bernina e le montagne di Livigno, accompagnata fin presso S. Carlo dalla strada carrozzabile, poi, mentre que-

st'ultima segue il lato sinistro della valle, la ferrovia si mantiene sulla destra salendo con audaci curve tra panorami superbi di ghiacciai ed elevate cime rocciose, fino al valico del Bernina (2257 m.), dal quale ridiscende per la valle di Pontresina dell'Alta Engadina, toccando località turistiche tra le più celebrate nel mondo.

Ma una più intima unione tra le infinite bellezze circostanti e il viaggiatore si ha quando, come già i nostri padri, si seguono le antiche vie, pur con mezzi mutati. La splendida rete stradale italiana, e quella svizzera, cui si aggiungono sempre nuove arterie (come il recente tronco che sul lago di Lugano allaccia Gandria alla preesistente strada italiana per Porlezza), invogliano ancor più di qualche anno addietro a percorrere con automezzi le belle strade della rete alpina, seguite, si può dire ovunque, da ottimi servizi di autobus italiani e delle Poste Alpine Svizzere, le quali ultime hanno già compiuto un secolo di vita. Alla fine del 1700 e ai primi decenni del secolo successivo risale infatti in Svizzera quella attiva e intelligente propaganda turistica, la quale, unita al conforto, per quei tempi veramente eccezionale che si offriva al viaggiatore, indirizzò le correnti turistiche internazionali anche in quelle parti del paese ritenute fino allora poco meno che inaccessibili. Questo afflusso rese necessario un bene organizzato servizio di diligenze, il quale assunto dalla Confederazione e riunito con il nome di Poste Alpine Svizzere, coprì d'una complessa rete il paese. Gli automezzi, a partire dal 1906, sostituirono in pochi anni le diligenze, l'ultima delle quali compì il suo percorso nel 1920.

E' possibile in tal modo percorrere la più occidentale delle strade alpine italo-svizzere, che prende il nome dal valico del Gran San Bernardo. Per quanto assai breve sia il periodo durante il quale il valico è sgombro di nevi e frequenti vi infuriino le bufere di vento, pure fu uno dei valichi più frequentati nell'antichità, rappresentando il tramite più diretto tra Torino e il lago di Ginevra.

La strada del Gran San Bernardo, che si dirama da Aosta dalla valle percorsa dalla Dora Baltea, sale al valico, seguendo la valle del Buthier, lungo la quale si passa dai fertili terreni coltivati a vigneti e ad alberi da frutta della bassa valle all'ampio bacino montano della valle superiore, circondato da fitte foreste. Sulla sommità del valico, presso il severo laghetto, ghiacciato gran parte dell'anno, a 2467 m., sorge, a testimoniare dell'importanza del passo, l'Ospizio, la cui fondazione risale a prima del 1000. Di lì la strada, tagliata nella roccia lungo la gola di Saraire, nella quale l'esercito napoleonico, durante la celebre traversata del 1800, ebbe a soffrire molte difficoltà, scende per la valle di Entremont, con vedute superbe dei ghiacciai del Monte

LA FERROVIA DEL BERNINA PER BRUSIO

Velin e del Combin, fino a raggiungere, presso Martigny, l'ampia valle del Rodano.

Dalla già ricordata arteria del Gottardo si stacca a Biasca la strada del Lucomagno, che si snoda prima per la Valle di Blenio, dominata a oriente dall'imponente gruppo dell'Adula, e quindi per la Valle di S. Maria, ricca di boschi, il cui fascino è dato soprattutto dal solitario paesaggio circostante poco modificato dall'uomo. Il valico, non molto elevato (1919 m.), si stende in piano per lungo tratto, e da esso la strada, per la valle di Medels, porta a Disentis sul Reno Anteriore.

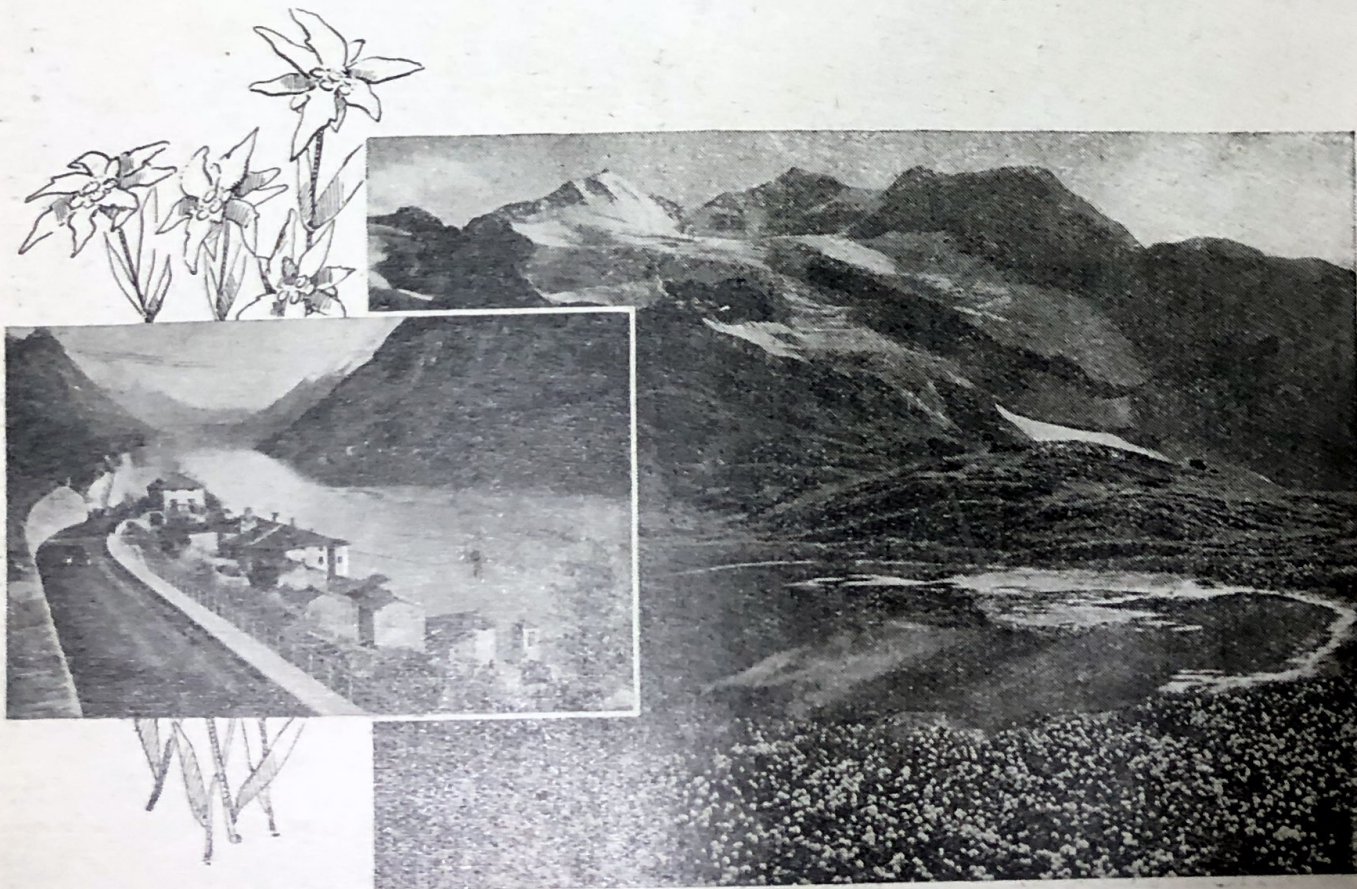
Uno dei valichi praticati dalla più remota antichità è senza dubbio il San Bernardino, già in epoca romana servito da strada, di cui sono tuttora visibili tratti presso Mesocco.

Dall'antico tracciato della strada romana poco si scosta la carrozzabile moderna, che si snoda lungo la valle Mesolcina, ricca di memorie storiche, di cui testimoniano le pittoresche rovine di rocche e castelli, e attraversa quindi la bella conca del San Bernardino tra fitti boschi di abeti, giungendo al passo (2063 m.), superato il quale la vista spazia nella valle del Reno Posteriore.

Caratteristiche del tutto diverse presenta la prossima strada dello Spluga, la più breve ed agevole via tra Lombardia e Grigioni, già ricordata nell'*Itinerarium Antonini* (IV sec. d. C.). Da Chiavenna, cittadina sorta presso lo sbocco della Val Bregaglia nella valle di S. Giacomo, a guardia delle vie di accesso verso il Maloia e lo Spluga, si diparte verso nord la strada che risale nella stretta e selvaggia valle, solcata dal Liro, in mezzo a un paesaggio severo, spoglio, nella parte superiore, di vegetazione. Dal valico, che si apre a 2117 m., per la valle dell'Häuser, cui sovrasta il Teurihorn, si giunge alla cittadina di Spluga, nella verde valle del Reno Posteriore.

Variata, pittoresca, tanto da essere conosciuta come una delle più belle valli alpine, la val Bregaglia conduce, per il caratteristico valico del Maloia, il più basso (1810 m.) dei passi italo-svizzeri, costellato d'incantevoli laghetti, all'Alta Engadina. Infine l'alta valle dell'Adda, risalita come si è visto da una ferrovia fino a Tirano, porta al più orientale dei passi italo-svizzeri e cioè al Giogo di Santa Maria. Tale via di comunicazione, tra la valle superiore dell'Adda e la Val Monastero (Grigioni) segue l'ardita strada dello Stelvio che risale la severa valle del Braulio, superando con numerosi sottopassaggi l'orrida gola del torrente. Immediatamente prima del valico dello Stelvio si stacca il tronco stradale che sale al Giogo di S. Maria e, per la Val Muranza, lungo la quale si snoda in numerose serpentine, sbocca nella Val Monastero.

Sia dunque al turista affrettato, che in breve tempo voglia appagare l'occhio con fugaci visioni di variati paesaggi alpini, sia al viaggiatore, cui il tempo non difetti per godere più intimamente di tutte le bellezze naturali ed artistiche delle arterie italo-svizzere, delle quali qui non si è potuto dare che un rapido accenno, non mancano mezzi che consentano un'amplissima scelta.

C. E.

NUOVA STRADA DI GANDRIA

IL GHIACCIAIO DI CAMBRENA PRESSO L'OSPIZIO DEL BERNINA

COMUNICAZIONI

Riduzioni ferroviarie per la stagione estivo-autunnale.

Sono state approvate e sono in corso di emanazione le norme per le riduzioni ferroviarie alle stazioni balneari, termali e climatiche, durante la stagione estivo-autunnale. Queste norme corrispondono presso a poco a quelle dello scorso anno e contemplano il rilascio di biglietti per viaggi individuali di andata-ritorno e di famiglia, da tutte le stazioni della rete, nei seguenti periodi: dal 20 giugno al 20 settembre per le località balneari e termali e dal 20 giugno al 20 agosto per le località climatiche. Questi periodi sono indicati in via di massima, perchè per qualche località, in relazione alle particolari condizioni della stagione locale, sono stabiliti periodi differenti. La riduzione concessa è del 50 %. I biglietti sono validi per iniziare il ritorno entro 60 giorni dalla data del rilascio, compreso il giorno di emissione. Sono ripristinati anche i libretti di famiglia contenenti scontrini che dànno diritto a viaggi al 50 % fra la località di villeggiatura e quella di residenza abituale.

Si ritiene superfluo dare maggiori dettagli, perchè le norme di queste facilitazioni sono già note alla maggioranza del pubblico, il quale potrà rivolgersi alle biglietterie delle stazioni e delle agenzie per informazioni particolari circa le località ammesse al beneficio delle riduzioni.

Facilitazioni e riduzioni ferroviarie per gli stranieri partecipanti a corsi di cultura e di lingua.

Anche quest'anno sono state rinnovate queste agevolazioni, che mirano specialmente a favorire i viaggi culturali dei giovani stranieri in Italia. Le disposizioni emanate al riguardo precisano che in occasione dei Corsi di Cultura e di Lingua indetti a Firenze, a Ravenna, a Palermo, a Padova, a Roma, a Faenza, a Siena ed a Venezia dall'Istituto Interuniversitario Italiano, è ammessa, a favore dei partecipanti stranieri, sia che provengano direttamente dall'estero, sia che già risiedano in Italia, e dei partecipanti italiani residenti all'estero, l'applicazione della riduzione del 50 %. I partecipanti debbono essere muniti di un libretto (dal quale risulti la nazionalità dei partecipanti ai Corsi) rilasciato dall'Istituto Interuniversitario e contenente sei scontrini, dei quali il N. 1 utilizzabile per l'andata alla sede del Corso, il N. 2 da questa ad una qualsiasi stazione ed i numeri dal 3 al 6 da una ad un'altra qualsiasi stazione. Gli scontrini dal N. 2 al N. 6 sono ritenuti validi soltanto se a pag. 2 della tessera figura la dichiarazione d'intervento ai Corsi.

La validità degli scontrini è stabilita come appresso:

per FIRENZE:

a) Corso primaverile: 1° scontrino dal 15 febbraio al 15 giugno 1937; gli altri 5 dal 15 marzo al 15 luglio 1937.

b) Corso estivo: 1° scontrino dal 14 giugno al 31 agosto 1937; gli altri 5 dal 14 luglio al 30 settembre 1937.

per RAVENNA: 1° scontrino dal 27 marzo all'8 maggio 1937; gli altri 5 dal 27 aprile all'8 giugno 1937.

per PALERMO: 1° scontrino dal 1° aprile al 30 maggio 1937; gli altri 5 dal 1° maggio al 30 giugno 1937.

per PADOVA: 1° scontrino dal 3 aprile al 9 maggio 1937; gli altri 5 dal 3 maggio al 9 giugno 1937.

per ROMA:

a) Corso celebrativo di Giotto e Leopardi: 1° scontrino dal 20 aprile al 30 maggio 1937; gli altri 5 dal 20 maggio al 30 giugno 1937.

b) Corso estivo: 1° scontrino dal 5 giugno al 22 agosto 1937; gli altri 5 dal 5 luglio al 22 settembre 1937.

per FAENZA: 1° scontrino dal 27 maggio all'11 luglio 1937; gli altri 5 dal 27 giugno all'11 agosto 1937.

per SIENA:

a) Corsi dell'Accademia Musicale Chigiana: 1° scontrino dal 15 giugno al 15 settembre 1937; gli altri 5 dal 15 luglio al 15 ottobre 1937.

b) Corso estivo: 1° scontrino dal 18 giugno al 31 agosto 1937; gli altri 5 dal 18 luglio al 30 settembre 1937.

per VENEZIA: 1° scontrino dal 1° agosto al 30 settembre 1937; gli altri 5 dal 1° settembre al 30 ottobre 1937.

Facilitazioni per i Congressi religiosi a Roma.

Il Comitato Congressi e Manifestazioni per la Esposizione Mondiale della Stampa Cattolica a Roma ha organizzato varî congressi importanti, che si succederanno fino a giugno, in occasione dei quali sono concesse ai partecipanti stranieri le seguenti facilitazioni: uso di un libretto contenente 6 scontrini, il primo dei quali valido per l'acquisto di un biglietto di corsa semplice a tariffa ridotta del 70 % da una stazione di confine a Roma; il secondo da Roma ad una qualsiasi stazione a tariffa N. 5; il 3°, 4° e 5° da una qualsiasi stazione ad altra qualsiasi a tariffa ridotta del 50 %, ed il 6° da una qualsiasi stazione ad una di confine a tariffa ridotta del 70 %.

Pacchi postali per la Grecia.

L'importazione in Grecia, a scopo commerciale, di pacchi postali contenenti oggetti vecchi od usati, non è più consentita. Sono ammessi, invece, gli anzidetti oggetti solo se inviati per uso personale, purchè accompagnati da un certificato d'origine rilasciato dalla competente autorità, e da allegare al bollettino di spedizione del pacco, attestante che gli oggetti stessi sono stati disinfettati.

Catalogo delle carte valori postali per collezione.

Questo nuovo Catalogo è stato recentemente fornito dalla Direzione Generale delle Poste e Telegrafi a tutti gli Uffici postali più importanti. Presso i detti Uffici vengono accettate eventuali richieste di acquisto di francobolli per collezione, il cui importo va convertito in vaglia a tassa, da spedirsi direttamente all'Ufficio Filatelico di Roma, piazza S. Macuto, insieme con la richiesta compilata dal committente.

Comunicazioni radio-telefoniche coll'A. O. I.

Con la recente apertura al pubblico servizio delle stazioni radio-telefoniche di Asmara, Addis Abeba e Mogadiscio, viene reso possibile corrispondere da tutte le località del Regno con i tre maggiori centri dell'A.O.I.

La tariffa è fissata in L. 40 per i primi tre minuti, compresa la tassa di avviso e di recapito, L. 10 per ogni minuto successivo e L. 20 per prenotazione ed avviso, nei casi in cui la conversazione non possa aver luogo.

La stessa tariffa viene applicata senza riduzione per le domeniche e per gli altri giorni festivi.

AGIP
CARBURANTI
Victoria
LA BENZINA DEGLI ITALIANI
LITTORIA
IL SUPERCARBURANTE ITALIANO

CROCIERE 1937
D'ESTATE
ROMA
MEDITERRANEO - LEVANTE
MAR NERO - ADRIATICO
14 Luglio - 11 Agosto
Prezzo minimo L. 1920
OCEANIA
GRECIA - SICILIA - AFRICA
SETTENTRIONALE
2 Agosto - 17 Agosto
Prezzo min. (Classe unica) L. 1550
CONTE GRANDE
FERRAGOSTO IN CROCIERA
9 Agosto - 16 Agosto
Prezzo minimo L. 700
NEPTUNIA
CROCIERA IN LEVANTE
28 Agosto - 9 Settembre
Prezzo min. (Classe unica) L. 1350
ROMA
EGITTO-PALESTINA-GRECIA
2 Settembre - 15 Settembre
Prezzo minimo L. 1110
"ITALIA"
SOCIETA' DI NAVIGAZIONE

LE VIE D'ITALIA
RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO
ANNO XLIII - NUMERO 6
GIUGNO 1937 - XV E F

FEDERICO JOHNSON

A nessuno, più che a Lui, spetta il titolo di precursore e fondatore del Touring. Capo del Sodalizio, dal 1894 al 1919, e, fino alla Sua dipartita, nostro amatissimo Consigliere, Egli impersonava, tra noi, la continuità della tradizione.

Diffondere il ciclismo in Milano, e da qui farne propaganda in tutta l'Italia; togliere a quello sport il suo originario carattere individualista e dilettantesco, e farne comprendere l'alto valore pratico; incoraggiare i primi viaggi collettivi dei ciclisti, affrontando, per essi e con essi, tutti i problemi della viabilità e dell'ospitalità; più tardi — accolto con entusiasmo ogni nuovo e più potente mezzo di turismo — dare a tutti i Soci il modo di conoscere, nei suoi aspetti naturali, artistici, storici, economici, il volto dell'Italia; fare della geografia, per la prima volta, qualcosa di popolare e di vissuto, e trasformare una associazione turistica in un grande e concorde strumento di italianità e di prestigio nazionale: tutte queste furono le tappe della splendida evoluzione del Touring, realizzata durante la Sua Direzione.

E quando, per l'avanzare degli anni, e pei compiti sempre più vasti e per l'aspetto sempre più tecnico e culturale delle iniziative del Touring, Federico Johnson, da protagonista, si trasformò quasi in un nostro alto patrono — a tutti caro e da tutti venerato — Egli continuò ad essere, tra noi, l'espressione e il monito del carattere immutabile ed essenziale del Sodalizio. Luigi Vittorio Bertarelli, salutandolo a Trento, nel 1901, come « il più cospicuo Socio del nostro Touring », dava al suo Capo il titolo che gli fu sempre il più gradito. Perchè dai tempi della prima entusiastica propaganda e delle prime iniziative cameratesche, gli era rimasto vivo, nell'anima, l'intuito di ciò che costituisce lo spirito del Touring: quella solidarietà di intenti e di opere, da socio a socio, che fa di noi, come Egli amava ripetere, una grande Famiglia.

La Sua fisionomia anche spiritualmente paterna; il Suo tratto, bonario e pure imponente; la larga esperienza di industriale, che a Lui, decano della medaglistica italiana, aveva insegnato quanto, in ogni cosa, valgano una integra fama e la comprensione — egualmente felice — della genialità degli artisti e dei gusti della moltitudine, parevano quasi farne un simbolo della Istituzione che Egli considerava come Sua creatura prediletta. Ne seguì l'ascendere, fino all'estremo Suo giorno, con una compiacenza che commoveva. L'augurio che, morendo, le ha rivolto, sarà raccolto da tutti i Soci e, in Sua memoria e nel rimpianto di Lui, diverrà proposito — come Egli voleva — di sempre più fervide azioni.

IL CONSIGLIO DEL TOURING CLUB ITALIANO

IL 1º NOVEMBRE 1912, L. V. BERTARELLI COSÌ SCRIVEVA A FEDERICO JOHNSON: « ... NEL GIORNO DI TUTTI I SANTI MANDO AL PATRONO MASSIMO DEL TURISMO LA SUA VERA EFFIGE NELLA TRASFORMAZIONE ULTIMA DI AUTOMOBILISTA (MENO IL CAPPELLINO), COME OMAGGIO DI TRE SUOI AMICI CARISSIMI CHE RICORDANO CON RICONOSCENZA E VIVISSIMO PIACERE LA MAGNIFICA GITA FATTA INSIEME ».

Per quanti Federico Joh
rappresentava il si
della giovinezza lo
coi suoi ricordi migliori
gliardia, d'entusiasmo e
dacia? Non so. La morte
data di anno in anno a
gliando le file dei veter
ad un appello dei caduti
bero forse più i « Presen
lanciati ad affermare una
petuità ideale, che non
dei sopravviventi.

« L'omaggio a Johnson
fondo tributo a Lui che fu
to padre, anzi nonno del
smo, qualifica che riass
tutte quelle antesignane
sformazioni, preveditrici e
paratrici dei progressi, pe
quali Esso è il più cospicuo
cio del nostro Touring... ».

Queste parole sono di L
Bertarelli e datano dal
allorchè il Touring aveva
mila soci, e furono pronun
te a Trento, dove il Tou
con una manifestazione in
re di Federico Johnson a
mava sin d'allora, cioè in
pi in cui l'affermazione c
tuiva un'audacia, la sua
missione d'italianità.

E l' entusiasmo che acc
le parole di L. V. Bertar
vibranti di un'intima com
zione per ciò che lasciava
intendere e non potevano d
re, fecero di Federico Joh
son, fra le genti trentine,
sponente delle ideali aspira
ni del Touring, vaticinando
avvenire che diciassette an
dopo sarebbe stato realtà.

Dovendo scrivere di Lui
ricordi si affollano e si co
fondono, e nella fretta dell
ra non è facile riordinarli,
finchè assumano, nel tempo
nelle circostanze, il loro va
re effettivo. L'essere Egli sta
uno dei primissimi a servir
del velocipede, del biciclo, d
la bicicletta, dell' automob
potrebbe indicare una pass
ne sportiva d'avanguardia, m
quando questa passione non
più fine a sè stessa e si fa, in

[illegible]ece, apostolato, quando l'apostolato non si accontenta di parole e di gesta, ma vuol essere organizzatore, e non accompagna, ma precede i progressi e riesce ad imporli, noi avvertiamo che le gesta dello sportivo appassionato, le parole dell'organizzatore abile e infaticato diventano reali benemerenze.

Si può dire che ogni fase [illegible]la vita del Johnson abbia rappresentato una battaglia, [illegible] soltanto combattuta, ma [illegible]. Dal periodo leggendario [illegible] 17 dicembre 1871 — in cui [illegible] bastioni di Milano disputava e vinceva la seconda gara di velocità per bicicli (la prima ebbe luogo nel 1870) che siasi tenuta in Italia, di quale successione d'imprese e d'iniziative seppe Egli essere l'antesignano e l'alfiere!

Il biciclo, ai tempi della sua giovinezza, era considerato — e forse non a torto — un pericolo per sè e per gli altri. Provvedimenti municipali lo ponevano al bando della circolazione, considerandolo uno sport di scavezzacolli. E non si riusciva a comprendere come quel giovane, dal temperamento così calmo e dall'apparenza così per bene, vi si fosse dedicato con tanta ostinazione. Gli è che quel giovane, nell'incalzare dei progressi realizzati dal biciclo d'anno in anno, presentiva i progressi futuri, avvertiva che il principio su cui si basava sarebbe diventato pratico qualora non fosse stato abbandonato. Dalla *draisienne* si era arrivati al pedale, dalla forma rozza e sciatta a quella slanciata ed elegante, dalla trasmissione diretta — tante pedalate e tanti giri di ruota, per cui occorreva ingrandire a dismisura la ruota per aumentare la velocità — al pedaliere ad ingranaggi moltiplicati. E la trasmissione a catena la quale, consentendo di non chiamare l'altezza della ruota a coefficiente della ve-

PRIMA VISITA DEI REALI D'ITALIA, IL 2 MAGGIO 1906, ALLA SEDE DEL TOURING CLUB ITALIANO, ALLORA IN VIA MONTE NAPOLEONE. ALLA SINISTRA DI S. M. VITTORIO EMANUELE III, IL PRESIDENTE FEDERICO JOHNSON; ALLA SINISTRA DELLA REGINA ELENA, IL CONSIGLIERE CAV. INNOCENZO VIGLIARDI PARAVIA; DIETRO AL JOHNSON, A FIANCO DEL GEN. BRUSATI, IL VICE-PRESIDENTE ING. ALBERTO RIVA.

locità, creava la moderna bicicletta, doveva dargli ragione in breve volger d'anni.

La fondazione del Veloce Club di Milano da lui, con alcuni amici, voluta, è una delle prove del suo spirito organizzativo. Non si trattava di un club popolare, chè anzi volle avere un carattere di distinzione, ma ciò era necessario, dato lo spirito dei tempi.

Bisognava che il Sodalizio contrapponesse al misoneismo dell'autorità, l'autorità del nome e della posizione sociale dei suoi componenti, giovani dell'aristocrazia, del censo, cosicchè cadesse l'appellativo di « scavezzacolli » che gratificava i primi ciclisti. L'autorizzazione a circolare dapprima oltre la cerchia dei navigli, poi per tutta la città furono conquiste del Veloce Club e del suo presidente Johnson.

E così, accanto e attorno a lui troviamo duchi, marchesi, conti, baroni, quali i Bagatti Valsecchi, i Borromeo, i Dal Verme, gli Stanga, i Greppi, i Melzi, i Litta, i Carcano, i Besana, i Serponti, i Pullè, i Turati, i Gonzaga (rendiamo questo riconoscimento alla nobiltà milanese), insieme a professionisti, a grandi e piccoli industriali, quali il notaio Sormani, Prospero Moisè Loria, il prof. Giulio Ascoli, il Pasta, il Rossetti, e con es-

FEDERICO JOHNSON SUL FINIRE DEL 1871, QUANDO COL SUO BICICLO VINSE LA SECONDA GARA DI VELOCITA' INDETTA DAL VELOCE CLUB DI MILANO E DISPUTATA LUNGO I BASTIONI DELLA METROPOLI LOMBARDA.

...missimi fabbricanti di bicicli...
...anni. E Johnson, che del Veloce...
...to la volontà iniziatrice, non...
...età conveniente ne fu per...
...d'anni il Presidente, e come tale...
...e al Veloce Club una grande...
...dissimo impulso.

...re più che mai evidente, oggi...
..., anzichè con particolari mi...
...vocare a grandi linee, come F...
...son sia sempre stato alla testa...
...zione pratica e fattiva del ci...
...prima le competizioni su pista...
...ro (tanto che lo vediamo nel 18...
...nizzare corse di bicicli in Piazza S.
Marco a Venezia, e un carosello al Pa...
Ducale, e parteciparvi coi fratelli
Bagatti Valsecchi e col conte Carlo B...
meo; e corse sempre più frequenti sulla pi...
sta del Veloce Club, creando quel viv...
di corridori da cui uscirono Loretz, Rob...
chi, Buni, Pasta, Cantù, Tarlarini, Ma...
Nazzari, Sauli, Davidson, Pizzagalli, G...
sutta) fu perchè egli vide in queste ma...
festazioni un mezzo di efficace propagand...
Ma non appena la bicicletta, diminuendo...
pericoli, moltiplicando la facilità dell'u...
allargandolo a più pratiche finalità, accreb...
be enormemente il campo delle sue appli...
cazioni e il numero degli iniziati, Johnson
fu tra i primi a portarla dalla pista sulla
strada. Se prima della bicicletta si eran...
organizzate corse su strada, limitate da Mi...
lano a Novara, a Piacenza, alla Cameri...
su distanze di 30, 40, 50 km., esse, anc...
nella loro brevità, valsero a determinar...
l'introduzione del velocipede nell'eserci...
grazie all'opera del Veloce Club di Milan...
chiamato ad assistere ai primi esperimen...
e a dettare i primi regolamenti. Allorchè
poi, nel 1893 io promossi per conto del
Corriere della Sera la prima grande corsa
italiana di biciclette, che raccolse alcune
centinaia di partenti e che si disputò sul
tratto Torino-Milano, il Johnson, già quasi
quarantenne, oltre che assistermi nell'organizzazione, volle parteciparvi e lo fece con
onore. E fu questa l'ultima sua gara, anche perchè comprese fra i primi che il ciclismo era qualche cosa più di uno sport
e che le nuove possibilità della bicicletta
come mezzo di trasporto individuale, schiudevano ad essa orizzonti assai più ampi. Infatti, nel 1894 nasce il Touring Club Ciclistico Italiano, di cui Johnson e Bertarelli
sono stati i promotori.

L'idea è stata lanciata da C. A. Citterio,
modesto socio di una società ciclistica popolare, la *Milano S. V.*, antagonista del Ve-

FEDERICO JOHNSON COLTO NEL 1911 DALL'OBBIETTIVO DURANTE UNA DELLE SUE GITE IN BICICLETTA NEI DINTORNI DI ACQUI.

loce Club; ma non per questo Johnson ne disconosce la bontà e l'opportunità. Come il Touring sia nato ebbi già occasione di narrare in questa Rivista (1), commemorando L. V. Bertarelli, in occasione della sua morte. Non mi ripeterò; ma voglio qui ricordare che, per il Touring, Federico Johnson si trovò allora in contrasto con molti dei suoi vecchi amici, ligi alle consuetudini, attaccati alla vecchia Unione Velocipedistica Italiana, la quale vedeva nell'iniziativa una menomazione dei suoi poteri. E fu battaglia, battaglia fiera, senza esclusione di colpi, senza quartiere. Ricorderò un solo episodio: essendo stato Johnson nominato Direttore Generale, contro di lui specialmente si accanirono gli avversarî del Touring. Si trovò che egli, nato a Milano, non aveva rinunziato alla cittadinanza inglese, mentre lo statuto del nuovo Sodalizio stabiliva che i membri del Consiglio dovevano essere italiani. Con una nobilissima lettera il Johnson, non volendo subire situazioni equivoche, nè creare imbarazzi agli amici, diede le dimissioni. Ma per breve tempo. Essendosi dimesso il nuovo Direttore Generale — il conte Giulio Venino, che aveva accettato la carica interinalmente, con simpatica abnegazione, e soltanto per aiutare il nascente Touring a togliersi da una situazione difficile — il Johnson, che nel frattempo aveva chiesta

(1) Ved. « Luigi Vittorio Bertarelli nei primi anni del Touring » - *Le Vie d'Italia* - Marzo 1926.

FEDERICO JOHNSON NEL 1893, AL TEMPO CIOE' DELLA PRIMA GRANDE CORSA ITALIANA PER BICICLETTE, LA TORINO-MILANO, ALLA QUALE EGLI, QUARANTENNE, PARTECIPÒ CON ONORE. FU QUESTA L'ULTIMA SUA GARA.

ed ottenuta la cittadinanza italiana, fu richiamato al suo posto con una votazione plebiscitaria: 825 voti su 832 votanti. Venti anni dopo, al primo richiamo di guerra, Egli, già sessantenne, presentandosi quale volontario automobilista, dava la risposta migliore a chi aveva posto in dubbio la sua italianità.

Ma non vale rievocare contrasti del passato, di cui non solamente il tempo fece giustizia, ma che furono presto e lealmente deplorati da quegli stessi avversari di buona fede che il Touring ebbe ai suoi inizi. Anzi, direi che questi avversari giovarono, in quanto eccitarono gli spiriti ad una attività appassionata e al desiderio della vittoria.

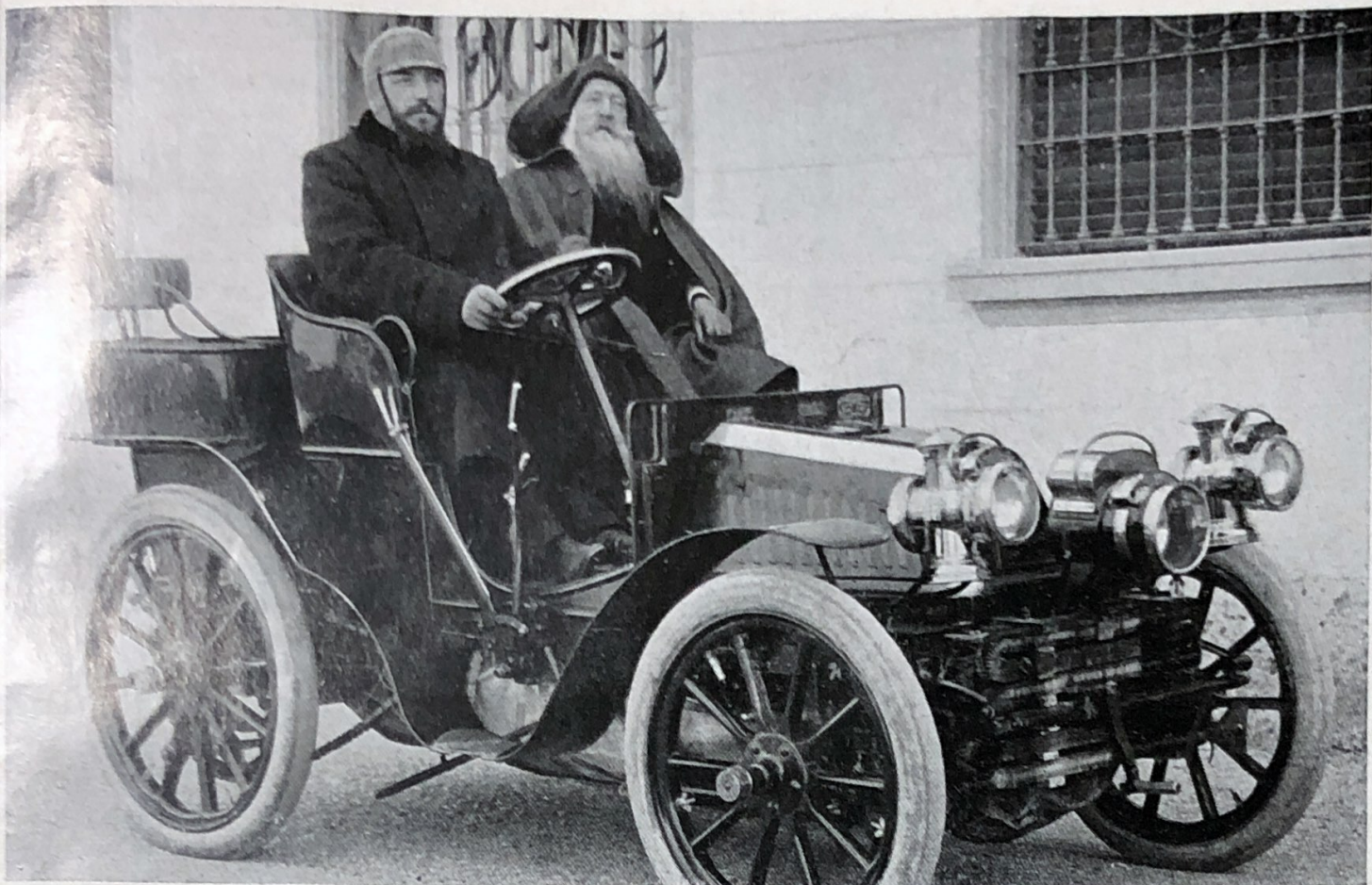
Il binomio Johnson-Bertarelli fu davvero lo spirito animatore dal quale il Touring trasse le sue energie di solidità e di sviluppo. Rileggendo i nomi dei componenti i primi Consigli del Touring si scorgono nettamente le fasi da esso percorse. Nel primo Consiglio

FEDERICO JOHNSON FOTOGRAFATO, IN PERFETTA TENUTA D'ALPINISTA, INSIEME ALL'AVV. ANTONIO GROBER, PRESIDENTE DEL CLUB ALPINO DAL 1891 AL 1909. IL JOHNSON, E' NOTO, PRATICAVA TUTTI GLI SPORT.

...pi giornalisti e fra essi anche ...o, primo a dimettersi non ...à che le rivalità giornali... ...vano il Touring. Fu quello ...io: periodo di battaglia. Poi ...successivi entrarono persone ...a modeste, provenienti dalle ...à ciclistiche, dovendosi tener ...stretto ambiente e delle influe... ...one scelte con libero criterio ...ù adatte per capacità specifiche ...re il binomio Johnson-Bertarelli ...iniziative, ed a promuovere ...re sviluppo del Touring. A Jo... ...manifestazioni esteriori; a Berta... li il lavoro interno d'organizzazione. Johnson l'azione estemporanea delle gi... dei convegni; a Bertarelli quella dura... delle carte e delle guide.

Fu grande merito di Johnson di aver ... nuto il Touring — Egli che aveva organiz... zato tante gare, partecipandovi — compl... tamente estraneo ad esse. Se vi fu un mo... mento in cui la competizione ciclistica ... generò fu proprio quello. Il totalizzatore aveva ridotto le piste un focolaio di sca... dali: gli interessi e le rivalità delle Ca... portati al parossismo, allontanavano dall... corse su strada i migliori.

La propaganda ciclistica doveva sposta... si ad altri campi: e così vediamo Johnson organizzatore della cosidetta «passeggiata Milano-Roma», la quale raccolse un cen... tinaio di partecipanti (fra cui Johnson ... Bertarelli), i quali compirono bravamente il percorso di 700 km., attraverso ali di popolo ammirato e accoglienze entusiasti... che. E nello stesso anno eccolo promotore della I Esposizione del Ciclo a Milano, pe... la quale fece erigere dal Veloce Club u... grande salone. E i convegni ciclistici ch... si seguirono in quei primi anni portando centinaia di soci del Touring in località più o meno lontane, con Johnson alla te... sta, chi non li ricorda? Furono essi ad af... fermare la popolarità del Sodalizio, a con... quistare i primi nuclei di soci ed a sfata... re la leggenda che, fondando il Touring Milano avesse voluto far opera campani... listica e regionale.

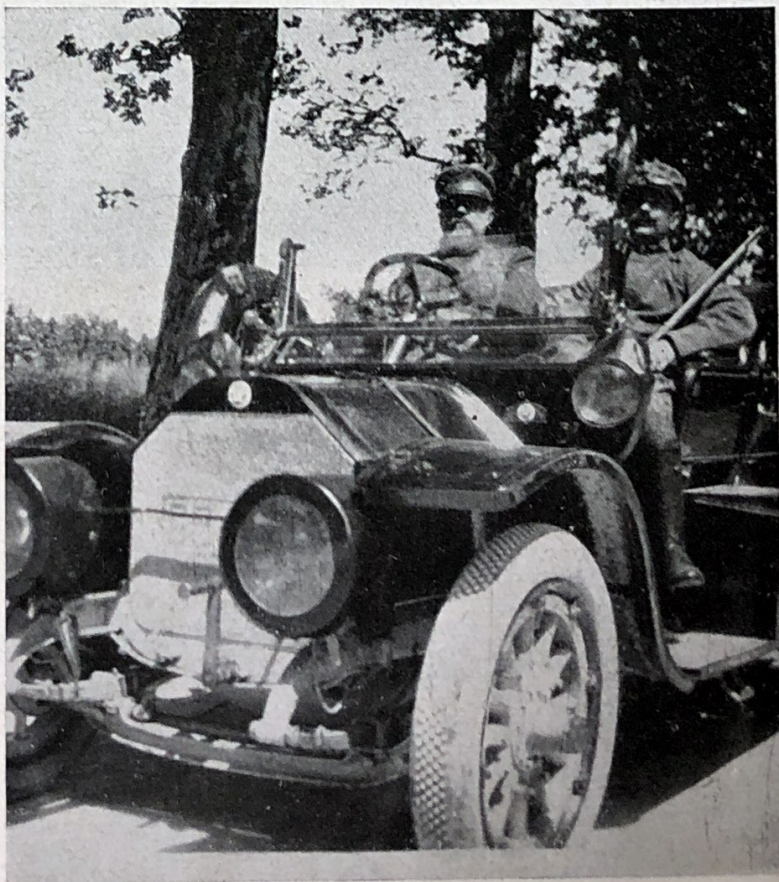
Le gite Milano-Venezia (1895), ciclo-al... pina ad Alagna (1898), il convegno a Tori... no (1898), nel Cadore e nel Trentino (1901), l'escursione in Sicilia (1902), la ci... clo alpina Torino-Ginevra (1902), furono e sono memorabili. Esse rappresentarono altrettante affermazioni dell'idea turistica associando la bicicletta all'alpinismo, ac... crescendo le sue possibilità non soltanto in

FEDERICO JOHNSON SULLA ISOTTA FRASCHINI 16 HP. CON CUI EFFETTUÒ, NEL 1904, IL PRIMO VIAGGIO AUTOMOBILISTICO IN SARDEGNA: AL SUO FIANCO, SU QUELLA CHE GLI ISOLANI CHIAMARONO « CARROZZA DE FOGU », L'AMICO EMILIO WULFING.

estensione, ma anche in altezza. Bisogna riconoscere che Johnson ebbe veramente l'animo aperto ad ogni progresso. Se gli erano cari i ricordi del passato, sapeva pur guardare all'avvenire.

Anche l'automobilismo lo ebbe fra i pionieri e ad esso Egli aprì coll'esempio le porte del Touring. Nel 1901, quando io organizzai la prima grande prova nazionale — il Giro d'Italia in Automobile — Johnson mi fu vicino, quale Presidente del Comitato organizzatore, con la sua autorità e la sua esperienza. E non soltanto a parole. Egli, che sino allora non aveva guidato che una vetturetta Renault, fu tra i primi ad iscriversi; acquistò una nuova macchina — una Mors a forma di *phaeton* dall'altissimo serpe — e la guidò lui stesso per il non breve percorso, lungo le strade in quei tempi veramente impervie, con maestria, calma e prudenza, non avendo a lamentare neppur uno degli incidenti di cui gli altri fecero larga raccolta.

Re Vittorio Emanuele III — che dopo aver presenziato all'arrivo a Roma degli automobilisti del Giro, aveva voluto ricevere alla Reggia gli organizzatori di esso, con alla testa Federico Johnson — allorchè qualche anno dopo fu a Milano, volle che l'automobile del Johnson lo portasse da Milano a Turate a visitarvi quei veterani, e compì la gita al fianco del guidatore, lasciando agli ufficiali del seguito i posti interni.

Ma di Johnson gli automobilisti devono oggi ricor-

FEDERICO JOHNSON NEL 1915, SESSANTENNE, ALL'INDOMANI DEL DECISO INTERVENTO ITALIANO, NON ESITÒ AD ARRUOLARSI PER PARTECIPARE ALLA GRANDE GUERRA, IN QUALITA' DI VOLONTARIO AUTOMOBILISTA.

IL PADIGLIONE BERTARELLI-JOHNSON, INAUGURATO IL 18 SETTEMBRE 1927 AL VILLAGGIO ALPINO DEL TOURING, E' UN FIORE SBOCCIATO DALLA FRATERNA AMICIZIA CHE UNÌ PER TANTI ANNI, NEL PENSIERO E NELL'AZIONE, FEDERICO JOHNSON E LUIGI VITTORIO BERTARELLI.

L'ARCO D'INGRESSO AL VILLAGGIO ALPINO PORTA IL NOME DI FEDERICO JOHNSON, PERCHE' COSTITUISCE ALTRO SEGNO D'UNA LIBERALITA' CHE SI ESPRIMEVA IN FORME DI BELLEZZA E DI BONTA'.

dare altre benemerenze: quella d'averli ospitati al Veloce Club di Milano; quella di aver nel 1904 portato in Sardegna la prima automobile e con essa percorsa l'isola, convertendo al nuovo mai veduto mezzo di trasporto popolazioni e autorità.

I particolari delle iniziative e delle imprese di quest'uomo singolare non possono che riuscire incompleti. Egli condivise con L. V. Bertarelli l'amore per il Touring, e ad esso dedicò ogni sua attività sino a che le forze gli ressero. Lo sviluppo dell'Associazione, il moltiplicarsi dei suoi aderenti Egli volle non avessero soste ed arresti, e cercò mantenerla all'avanguardia di ogni iniziativa che avesse potuto accrescerne l'importanza, affermandone sempre più il carattere nazionale ed utilmente patriottico.

Ma io debbo dire dell'uomo. La passione, l'entusiasmo sono ottimi coefficienti, ma possono anche, come il lievito, riuscir dannosi quando non siano commisurati all'impasto che deve darci il pane. E se il Touring, nel campo del turismo, volle essere il pane alla portata di tutti, Johnson, uomo, fu — mi si consenta l'espressione — della pasta migliore. Signorile sempre, ma con semplicità e cordialità; entusiasta, ma con misura; appassionato, ma con padronanza di sè e lealtà assolute; volitivo, ma con rispetto della volontà altrui; autorevole, ma senza autoritarismi; aperto agli affetti durevoli e alle salde amicizie, ma con riserbo e oserei dire con timidezza. Industriale, aveva dall'industria tratto lo spirito pratico e la ponderazione; nulla però in lui tradiva l'abitudine affaristica. Il carattere stesso della sua industria, portandolo alla consuetudine con gli artisti, sviluppando il suo amore per l'arte e la bellezza, aveva plasmato il suo spirito ad un'armonia equilibrata ed elevatrice. L. V. Bertarelli lo battezzò il «Bajardo» e nel campo in cui esplicò la sua attività fu veramente tale. Non fu soltanto uomo di un disinteresse senza pari, ma anche un mecenate senza ostentazioni, senza esibizionismi e sovratutto senza mai secondi fini. Ebbe avversarî, ma non nemici; ed anche agli avversari dolse di essere stati tali e furono lieti di riconciliarsi con lui, ritrovando l'animo suo spoglio di risentimenti, non conoscendo Egli il rancore. Nella sua industria seppe raggiungere le maggiori altezze: nella vita privata — sia lecito ad un vecchio amico attestarlo, in quest'ora, ai quasi cinquecentomila soci del Suo Touring — praticò tutti i doveri e conobbe tutti gli eroismi.

Aveva lasciato la Presidenza del Touring nel 1919, costretto dalle sue condizioni di salute, malgrado ogni insistenza contraria, sapendo che Giovanni Bognetti, altra splendida figura, avrebbe continuata la sua collaborazione al Sodalizio a fianco del suo fido compagno Bertarelli. Ma anche dopo questo distacco, del Touring viveva, e ne seguiva i progressi e di essi gioiva: poteva guardare al suo passato con orgoglio, ma sovratutto dal suo presente traeva soddisfazioni e speranze del suo chiaro e sicuro avvenire. Ed era lieto di vedersi ricordato, amato e venerato come un domestico nume.

Della serenità che sorresse sino all'ultimo il suo animo può essere documento que-

FEDERICO JOHNSON

PRIMO PRESIDENTE DEL TOURING CLUB ITALIANO
DALLA FONDAZIONE AL 1919

29 Aprile 1855 7 Maggio 1937-XV

sto brano di lettera, scritta pochi mesi or sono ad un vecchio amico per scusarsi di non averlo potuto ricevere:

« Le mie condizioni di salute sono terribilmente mortificanti, perchè sono colpito da una infermità alle gambe, che sono proprio quelle che mi hanno sempre tanto bene aiutato ad essere presente... Devo purtroppo considerare che quando si hanno ot[illegible] e.... *frazioni*, le gambe soffrono [illegible] dell'età ed è già dono dell'ignota Provvidenza l'avere lucidità di mente e forza di volontà per affrontare con discreta serenità un doloroso destino ».

Io lo vidi l'ultima volta pochi mesi or sono. L'invito a recarmi da lui era vergato con una scrittura tremula, e allorchè mi venne incontro si reggeva sulle stampelle. Ma dalla cintola in su era sempre Federico Johnson, quale l'avevo conosciuto in tempi — per dirla col poeta — *« che prischi — chiama lo stanco sorriso nostro... »*. Il torace vigoroso, il volto illuminato dal suo sorriso buono ed arguto, gli occhi vivi, la parola pronta, il ricordo immediato.

Si parlò a lungo, ed io ritrovai in Lui quel sagace e pacato umorismo, che era certo una eredità degli avi anglo-sassoni. In quell'occasione Egli mi disse il grande dolore provato il giorno nel quale aveva dovuto rinunziare a recarsi al Touring; ma lo fece con la serenità quasi sorridente dell'uomo il quale sa che non vale ribellarsi al destino, aggiungendo che il maggior pericolo per i vecchi è di non sapersi mettere in disparte a tempo giusto.

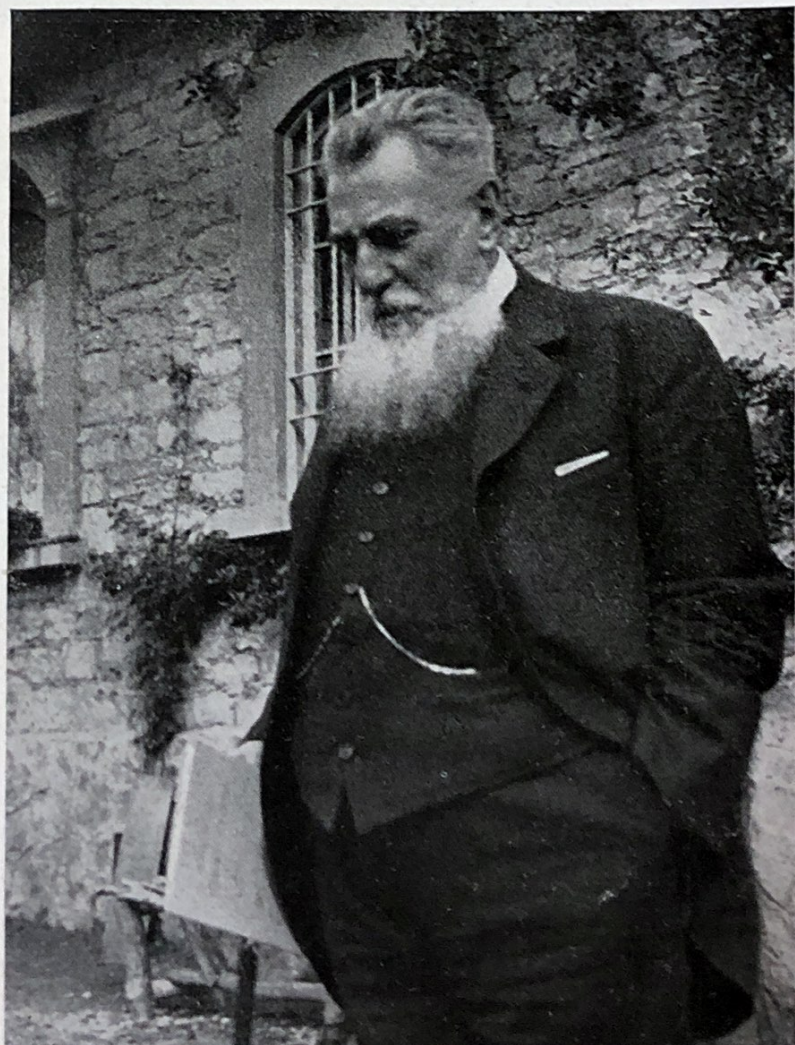
E le ultime parole del buono e caro vecchio ottantaduenne, nel congedarmi, furono:

— Vorrei vivere tanto ancora, non dirò per vedere il cinquantenario del Touring, ma almeno che questo avesse raggiunto i cinquecento mila soci. E' proprio vero che l'appetito vien mangiando! Nel 1894 i soci si contavano ad uno ad uno, poi a cento a cento, poi a mille, poi a diecimila. Ora li contiamo a centomila!...

Il suo sogno non si è avverato, ma il ricordo del « nonno », quando le mète da lui indicate verranno raggiunte, sarà più che mai presente nei suoi riconoscenti nipoti.

Queste note, scritte all' indomani stesso della Sua morte, saranno giudicate sommarie e incomplete; ma quanti fra i Soci del Touring furono testimoni delle iniziative del loro primo Presidente, sapranno completarle, portando alla Sua memoria il loro ricordo, come si porta un fiore.

A. G. BIANCHI

LA LIBERALITA' DEL JOHNSON RIFULSE IN MOLTISSIME OCCASIONI: AD ESEMPIO, DOPO AVER OFFERTO UNA MEDAGLIA AI PRIMI CINQUANTAMILA SOCI DEL TOURING, ALTRA NE OFFRÌ AI PRIMI CENTOMILA.

FEDERICO JOHNSON A 72 ANNI, NEL 1927: FOTOGRAFIA ESEGUITA DURANTE LA SUA ULTIMA VISITA AL VILLAGGIO ALPINO DEL TOURING.

PREDAPPIO – PIEVE DI S. CASSIANO IN APPENNINO: LA CRIPTA. (Fot. Soprintendenz...

RESTAURI IN EMILIA E ROMAGNA

Qui raggruppiamo, da cronisti, senza nessuna distinzione sistematica di epoche, di scuole o di luoghi, le notizie su un certo numero di argomenti riguardanti il restauro monumentale e pittorico (discussioni, restauri eseguiti, restauri in programma): i limiti che ci imponiamo sono di regione e di tempo, giacchè ci occupiamo dell'Emilia e della Romagna e ci fermiamo a considerare quanto si è detto, fatto e promosso nei tre anni 1934, '35 e '36, con intervento della Soprintendenza all'Arte Medievale e Moderna della regione.

Cominciamo dal paese che ogni Italiano ha nel cuore: Predappio. Non ci fermeremo stavolta a parlare della vecchia Predappio annidata intorno al suo cupo castello.

Parliamo invece dell'antichissima Pieve di San Ca[illegible] Appennino, che taluno ritiene anche anteriore al 1000; [illegible] spiccati caratteri architettonici romanico-lombardi, nelle [illegible]sidi e nella cripta (che sono i soli avanzi genuini), da at[illegible] piuttosto al sec. XII. All'omb... della vetusta Pieve di Sa... Cassiano si raccoglievano ... povere tombe del Camposan... di Predappio: ora esso è tutt... rinnovato per volere del D... ce e vi dormono in pace Ale... sandro e Rosa Mussolini; ... così pure nel 1932 e '33, sem... pre per volere del Duce, ... Pieve è risorta con diligen... studio di Luigi Corsini, fia... cheggiata da un campanil... nuovissimo (1934), ma che ... intona alle forme romanich...

A Bologna si fece gran d... scussione per due illustri m... numenti: la facciata di S... Petronio e il Palazzo del P... destà, i due monumenti ch... insieme col Palazzo del Com... ne (o d'Accursio) costituis... no le parti essenziali del... magnifica piazza intitolata ... Fondatore dell' Unità d'Ital... Completare o non completa... questi grandiosi edifici rim...

sti purtroppo incompiuti? E come completarli?

La discussione veramente non è nuova; e probabilmente negli anni futuri si ritornerà ad agitarla. Questi due difficilissimi temi, tanto suggestivi, hanno una virtù propria di riproporsi automaticamente all'attenzione e al fervore degli architetti e dei cittadini più zelanti. San Petronio, in questo suo finora irrisolto problema, ha appassionato tutte le generazioni dal tempo di Antonio di Vincenzo ad oggi (1). Anche l'ultimo recente concorso ha dato buoni frutti di studio, ma in definitiva la soluzione non si è trovata e secondo gli opposti pareri, si spera o si teme che non si troverà mai. Il Palazzo del Podestà ha dato filo da torcere dai tempi del Rubbiani e del suo tenace oppositore Bacchelli. Ritornato all'ordine del giorno in questi anni, i promotori di un ripristino o completamento, con ricco cornicione, con merlatura, con aggiunta di colonnine e trafori per trasformare i grandi finestroni del piano superiore in altrettante bifore sontuose (come o meglio, analogamente a quelle del Palazzo Comunale, progettate e approvate nel 1927, eseguite nel 1935-36), nonchè con altro elaborato progetto per la fronte verso il Nettuno, non riuscirono a convincere il Consiglio Superiore delle Antichità e Belle Arti, e perciò l'austero edificio è rimasto al punto di prima; in condizioni, cioè, di *meglio* attestare la grande genialità del Fioravanti (se è proprio suo il disegno), o comunque del suo autore, che concepì,

PREDAPPIO - PIEVE DI S. CASSIANO IN APPENNINO: LE ABSIDI. *(Fot. Soprintendenza)*

avanti che terminasse il Quattrocento, un'architettura di maestà romana, precorrendo il Palladio.

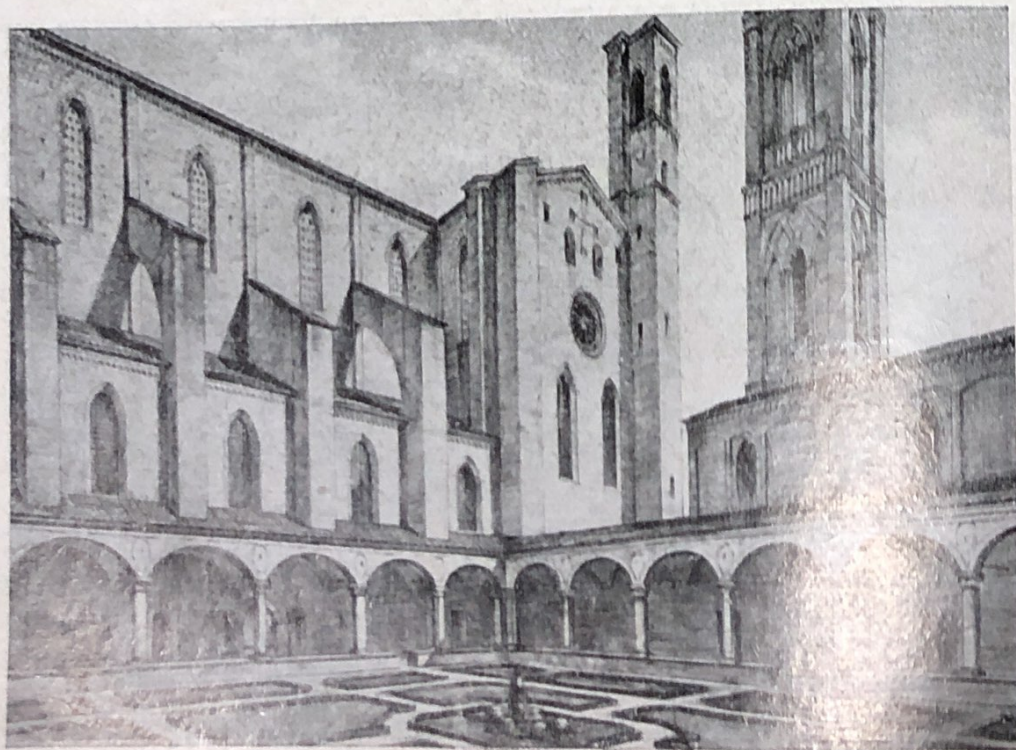
Nello stesso periodo il Comune di Bologna ha dedicato importanti opere a porre in valore i ruderi della Rocca di Galliera, scarsi ma eloquenti avanzi della famosa Rocca che a gara i Papi rico-

PREDAPPIO - LA CAMPANA DEDICATA ALLA MEMORIA DI ROSA MALTONI MUSSOLINI.

(1) E' noto che esistono progetti per la facciata di San Petronio di D. Varignana, di Baldassare Peruzzi, di Cristoforo Lombardo, di Giulio Romano, del Vignola, di Domenico Tibaldi, del Palladio, del Terribilia, del Dotti, ecc. ecc. Tra i moderni ricordiamo il Ceri, il Colamarini, il Rubbiani; tra i modernissimi il Cirilli, il Sandri e il Torres.

BOLOGNA - PIAZZA V. E. II: A SINISTRA IL PALAZZO DEL PODESTA', A DESTRA S. PETRONIO. (Fot. Soprintende

struivano e i Bolognesi atterravano. Gli altri avanzi si scorgono lungo le mura o si dovrebbero mettere allo scoperto scavando la deliziosa Montagnola, *quod Deus avertat:* tanto più che il grazioso ritrovo dei bimbi petroniani vanta ormai un'esistenza di due secoli e mezzo, e fu abbellito con l'elegante riforma dei tempi napoleonici (1806) e con la recente collocazione, voluta da S. E. Ma-

BOLOGNA - IL BELLISSIMO « CHIOSTRO DEI MORTI » NEL CONVENTO DI S. FRANCESCO.

naresi, delle erme di sp *magni* che onorarono la c sia che fossero Bolognesi tentici o Bolognesi adottivi me Giosue Carducci.

Contemporaneamente Rocca, anche la vecchia P Papale che vi era conn (Porta Galliera) venne dec samente restaurata.

Accenniamo qui ad altri notevoli restauri architetto ci, quello eseguito (Direz. Baulina) per iniziativa de Cassa di Risparmio, su an tratto della facciata del Pa zo Pepoli (1) (prima metà sec. XIV), palazzo-fortil con le sue genuine merlat a fil di mura che noi porta mo con molte altre analo a buon sostegno di una no tesi, in occasione dei resta del Castello di Pavia. Il rest

(1) Il palazzo Pepoli è divis due distinte proprietà, Cassa di sparmio e Contessa Braghini.

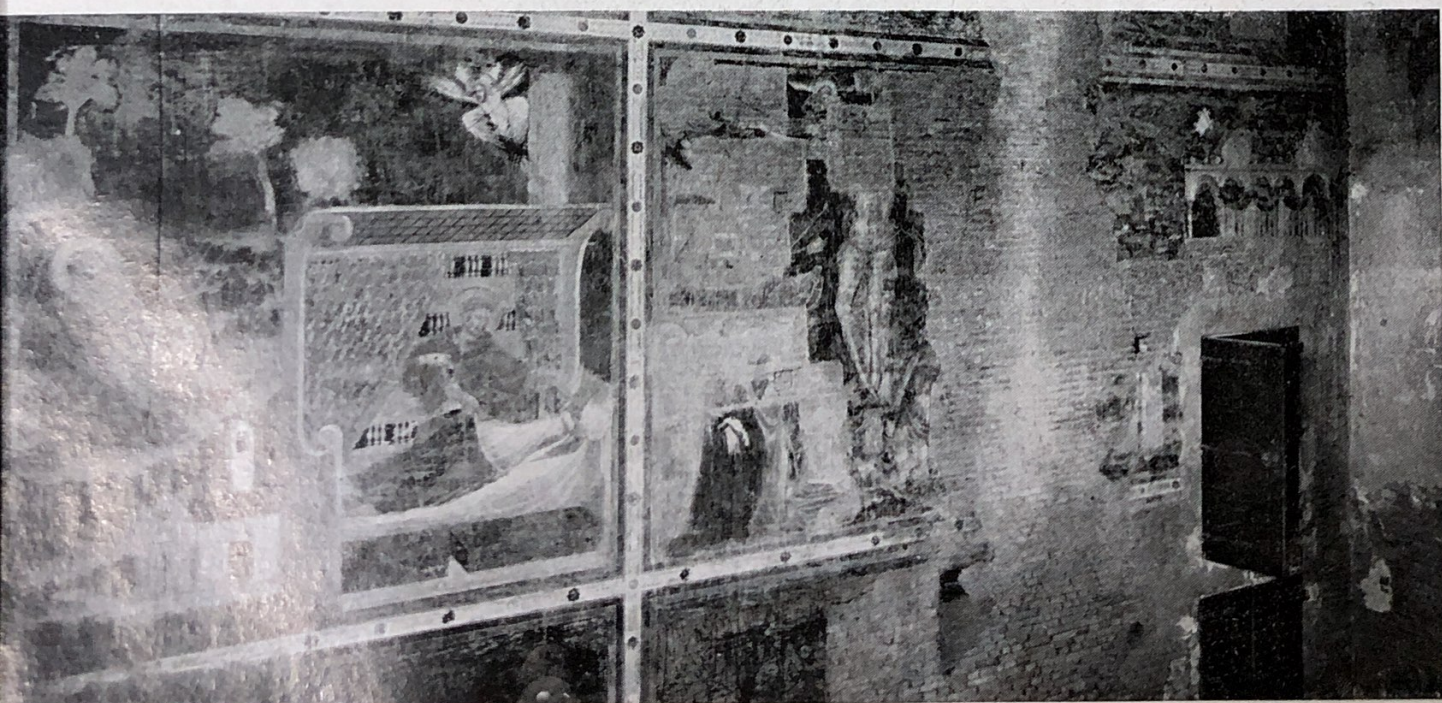
ro si estenderà al rimanente e ancor più pregevole tratto della facciata, per iniziativa della proprietaria Contessa Braghini e del Comitato di Bologna Artistica, attualmente presieduto dall'on. Conte gr. uff. Francesco Cavazza.

L'altro restauro riguarda le case (magazzoni) di un curioso e appartato dedalo di viuzze, intorno al Vicolo Tubertini che sbuca in Via Cavaliera. Medioevo perfetto: torri, strutture a barbacani su poderosi beccatelli, qualche finestra archiacuta, dei vicoli tuttavia dall'aspetto di angiporti paurosi. Il restauro, di semplice riordinamento, diretto dalla Soprintendenza (Arch. Capezzuoli), si deve all'iniziativa del Credito Romagnolo, proprietario delle case.

La Soprintendenza dedicò l'opera sua e i suoi mezzi, purtroppo notoriamente scarsi, allo studio e all'inizio del ripristino del Chiostro dei Morti, del Convento di San Francesco, fuori Porta Nuova. Questa parte del Convento fu disgraziatissima, per le manomissioni utilitarie che dovette sopportare: sede dell' Intendenza di Finanza, il Chiostro dei Morti fu usato per molti anni, con i locali che lo circondano, come deposito e posto di rifornimento dei Sali e Tabacchi: l'antico refettorio dei conventuali, adorno di un vasto ciclo di affreschi di Francesco da Rimini (secolo XIV) era divenuto la « salara », magazzino del sale. I porticati del Chiostro erano scomparsi entro costruzioni nuove e adattamenti; oppure, nell'ala adiacente al tempio, erano stati demoliti.

BOLOGNA - SANTA DIPINTA DA VITALE DA BOLOGNA NEL CONVENTO DI SAN FRANCESCO.

Il Chiostro merita davvero di risorgere, per i suoi pregi archi-

LOGNA - AVANZI DI AFFRESCHI TRECENTESCHI (FRANCESCO DA RIMINI) NEL REFETTORIO DEL CONVENTO DI SAN FRANCESCO.

tettonici (rilevati dai molti elementi superstiti e da chiare tracce) e per essere un meraviglioso punto da cui si gode la visione del Tempio, del suo campanile più antico e dell'altro eretto sul finire del Trecento da Antonio di Vincenzo (contemporaneamente, all'incirca, con una « Cappella Muzzarelli », situata su un lato del Chiostro stesso) (1). Perciò la Soprintendenza intraprese i più accurati rilievi e cominciò a ricostruire l'ala di portico che era stata distrutta, rimettendo in luce avanzi di tombe trecentesche. Altri lavori condussero nello stesso periodo di tempo i Padri Conventuali per sistemare ad alloggi i locali superiori nella medesima zona del Chiostro dei Morti, ed anche questi lavori si eseguirono sotto la guida della Soprintendenza. Se ne fa cenno perchè essi dettero luogo ad un felice ed impensabile ritrovamento: quello di affreschi, purtroppo mutili, ma di sommo interesse, di Vitale da Bologna (sec. XIV), la cui grande figura, attraverso moderni studi, ha acquistato molto rilievo, sopratutto per merito di Roberto Longhi. I frammenti di un grande Cenacolo e di cospicue figure di Santi, che solo alcune necessarie demolizioni potevano rivelare esistenti su una parete nascosta da un muro più recente, furono a fatica tratti a salvamento, restaurati e posti, in attesa di miglior colloca[...] su una parete del tra[...] nella Chiesa di San [...]cesco.

(1) Il suo ripristino servirà a completare l'opera del Rubbiani (1886-99) per cui iniziativa, assecondata dalla grande regina Margherita, il Tempio risorse dal suo estremo decadimento.

Ma non la sola scuo[...] lognese, per la quale [...]mo eseguito altri re[...] notevoli, ebbe incre[...] dalle nostre indagini e [...] le nostre fortunate scop[...]

BOLOGNA - IL CROCEFISSO DI GIUNTA PISANO, NELLA BASILICA DI SAN DOMENICO.

Un astro di prima g[...]dezza ebbe riconoscim[...] e restauro: il grande C[...]fisso di Giunta Pisano [...] la Basilica di San Dom[...]co: uno dei tre che si c[...]scono (finora se ne co[...]scevano due soli perve[...]sino a noi, e cioè quel[...] Assisi, in Santa Maria [...]gli Angeli, e di Pisa, [...] Ranieri). Con questi p[...]cipa alla grande M[...] Giottesca di Firenze.

Si è riusciti, in segui[...] attenta pulitura, a ri[...]ciare la « firma di Gi[...] espressa nei termini se[...]ti: « *Cuius docta ma[...] me pinxit Iunta Pis[...]* (Mi dipinse Giunta P[...] la cui mano è dotta). [...]suno si meraviglierà d[...]sto autoelogio, se si terranno presenti gli [...] notissimi di Lanfranco, di Buschetto da Pi[...] Wiligelmo, di Nicola, di Guglielmo, di Gio[...] Pisano, ecc.

Ma la serie (e non siamo ancora usciti [...] città petroniana) non è chiusa. E per quanto [...] mi sia qui possibile darne più che un fugg[...] cenno, posso tuttavia annunciare che un [...] prezioso capolavoro, noto agli studiosi, ma [...]ra negletto e quasi irriconoscibile per le sco[...] ridipinture, richiama ora la più viva attenz[...]

nella stessa Mostra Giottesca di Firenze: la « Madonna dei Servi » del Cimabue, opera davvero illustrissima, la quale, ritornando a tempo [illegible]to nella sua antica Chiesa dei Servi, ne sarà assai più che prima decoro particolare, per la genuinità riacquistata e per la nuova romanza. Al difficilissimo recupero ha atteso il restauratore Enrico Podio, diligente esecutore di tutti i restauri pittorici di cui parliamo qui, sotto la direzione del Dr. Brandi, poi della Dott. Elisa Becherucci, soccorsi del prezioso consiglio dell'illustre Roberto Longhi.

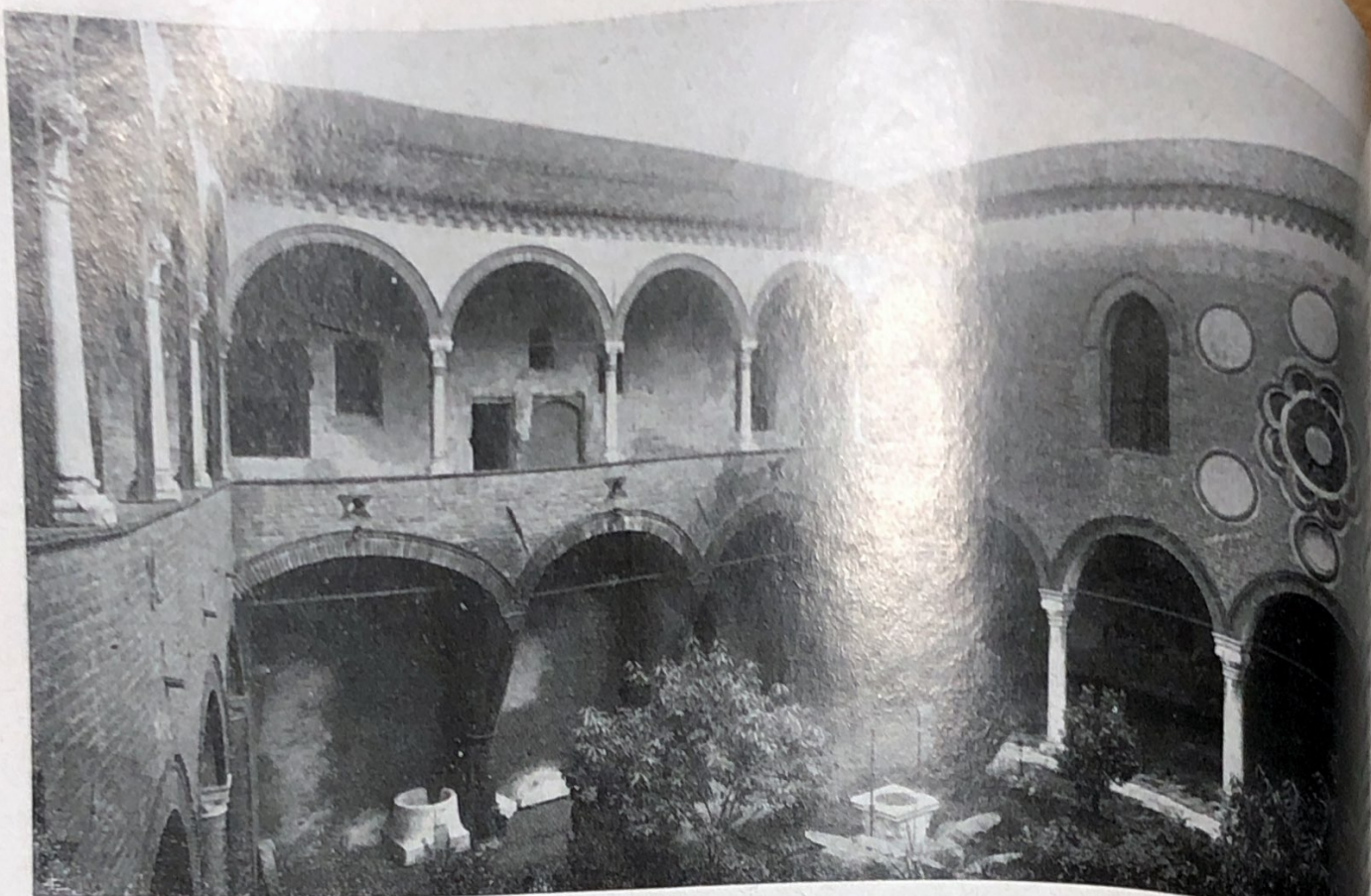
Ed ora lasciamo Bologna: e torniamo all'architettura.

Del grande restauro eseguito nel 1934 e 1935, che ha chiamato a nuova vita il *Palazzo di Ludovico il Moro* a Ferrara, si è già parlato ai lettori de « Le Vie d'Italia » nel fascicolo di Febbraio 1936. Basta, quindi, ripetere di sfuggita che questo magnifico edificio, dovuto all'Architetto ferrarese Biagio Rossetti, sorse al primissimo inizio del sec. XVI, dicesi per volontà di Ludovico il Moro che, imparentato con gli Estensi, avrebbe divisato di prepararsi a Ferrara una dimora di principe spodestato, nel momento in cui le sue sorti declinavano. Purtroppo, la grandiosa mole non fu portata a compimento, e attraverso una continua decadenza giunse ad estrema rovina.

BOLOGNA - LA « MADONNA DEI SERVI » DI CIMABUE, DURANTE IL DIFFICILISSIMO RESTAURO.

Divenuto proprietà dello Stato, lo straordinario assegno di un milione di lire, deliberato dal [illegible] ne rese possibile il consolidamento, il parziale ripristino e l'adattamento a sede del Museo [illegible] di Spina.

[illegible] infine che il Palazzo di Ludovico il Moro [illegible] sale con volte magnificamente decorate dal [illegible]; in specie quella detta *del Tesoro*, ove [illegible] fece sfoggio di un effetto prospettico di sotto in su, con viva animazione di figure intorno ad una balaustrata, motivo che trova la sua origine nel soffitto della *Sala degli Sposi* a Mantova (Mantegna). Anche queste preziose pitture furono diligentemente restaurate.

A Ferrara s'è fatto dell'altro. Notevoli affreschi trecenteschi, interessanti per lo studio della pittura emiliano-romagnola, anche se mutilati e frammentarî, sono stati staccati da una antica Chiesa, ora trasformata in edificio scolastico; la Chiesa che era detta delle Martiri. Mi

FERRARA - IL CHIOSTRO MAGGIORE DELLA CASA ROMEI. (Fot Soprintend...

FERRARA - CASA ROMEI: LA «SALA DELLE SIBILLE» (NON ANCORA RESTAUR...

limiterò a dire, giacchè il lavoro è tuttora in corso, che questi affreschi, tra i quali un grandioso frontone lungo parecchi metri, sono destinati dal Comune di Ferrara ad ornare alcune sale del Palazzo dei Diamanti.

Nella deliziosa «Casa Romei», edificio quattrocentesco con due chiostri, le rosse mura adorne di terrecotte serrano ampie sale, ognuna delle quali ha qualcosa da mostrare — camini, soffitti, motivi ornamentali — sino alla *Sala delle Sibille*, che sembra possedere un particolare fascino, con le sue grandi figure bianche, una per una, a grandi intervalli, assorte e spettrali, ben rispondenti davvero al misterioso senso di quelle antiche annunziatrici di prosperità o di sciagura. Nei chiostri il sole crea stupendi effetti di luce e d'ombra, pone in evidenza il giuoco prospettico dei portici e delle loggie, anima le terrecotte. Dopo essere stata dimora patrizia dei Romei, questa « Casa » divenne Monastero, unito alla contigua Chiesa del Corpus Domini: le finestre verso le due strade si chiusero a mattoni, inesorabilmente: ma è abbastanza facile riaprirle! Pur con modeste risorse, continuiamo a migliorare le tristi condizioni dell'organismo costruttivo di questo edificio; a combattere lo

squallore delle sale, in fiero contrasto con i loro pregi artistici; ma tanto meglio sarebbe poter fare molto di più e presto! Forse qualche generoso aiuto ce lo consentirà, e allora affronteremo il delicato restauro delle pitture murali ed anche le Sibille... risorgeranno! La Casa Romei è da molt'anni proprietà dello Stato.

Sempre a Ferrara, la Soprintendenza ha collaborato e collaborerà col Comune nella risoluzione dei problemi cittadini. Recentemente fu dal Comune in modo geniale sistemata la vasta Piazza Ariostea per il risorto torneo del Palio, emulo del Palio di Siena; ed ora sono in corso le importanti opere per aprire degnamente un valico sulle mura estensi, di fronte al Corso Giovecca, la più maestosa delle vie tracciate da Ercole I « per le Muse pellegrine arrivanti ». Il Corso Giovecca si collegherà, così, direttamente con la grande arteria tra Ferrara e Formignana (Tresigallo).

Infine, si è già sulla buona via per risolvere un altro grande problema ferrarese: il risanamento del centrale rione di San Romano. Ai non facili studi è stata e sarà preziosa la collaborazione di S. E. Giovannoni. Il risultato sarà — dal nostro punto di vista — quello di porre in evidenza uno dei più pregevoli monumenti della città estense, la Chiesa e il Chiostro di San Romano e di giungere finalmente, quasi di rimbalzo, persino a qualcosa di molto meglio: la liberazione del fianco destro della Cattedrale (dove era situata la romanica « Porta dei Mesi ») dal non ammirevole, se pur vecchio di secoli, portichetto goffo e lungo, e annesse *catapecchie-botteghe*. Speriamo anche di effettuare l'isolamento della stupenda abside, che è forse la più bella opera del Rossetti.

E scomparirà, senza rimpianto, l'altro orrore che guasta il nobile ambiente architettonico all'ombra della robusta torre campanaria disegnata da Leon Battista Alberti; vogliamo dire il grottesco prospero gotico che un ottocentista appioppò all'antico palazzo della Ragione.

Pomposa! Altro luogo di sogno, altro convegno di eletti spiriti in ascolto delle arcane voci del passato, in cerca delle forme d'arte in cui si concretò l'immaginazione degli arcavoli.

Anche a Pomposa, di cui si sono occupati in particolare gli architetti Costantino Ecchia ed Ettore Martini, s'è dovuto e si continuerà a procedere *lento pede:* dopo i restauri del Soprintendente Corsini (riuscitissimo quello del « Palazzo della Ragione », dove i monaci benedettini, aventi giurisdizione baronale, amministravano la giustizia), i mezzi a disposizione sono di molto diminuiti. Ma si progredisce. L'ultimo *restauro* di quest'anno è consistito nella liberazione del Refettorio da muri divisori, che dal suo grande spazio eran serviti a trarre piccoli ambienti utilitari. Livellato l'ineguale terreno, si è costruito un nuovo pavimento e l'ampia sala ha ripreso la sua proporzione, permettendo di contemplare e di apprezzare tanto meglio le tre grandi scene della parete di fondo: il *Cenacolo, Cristo in Maestà tra la Vergine e i Santi*, la *Cena o miracolo di S. Guido*.

Lungo la dritta via da Piacenza a Bologna quante volte dovrei pregare i lettori ad indugiarsi per visitare questo o quel restauro. Ma per non abusare del loro tempo e della loro pazienza, mi limiterò ad accennare di sfuggita ad uno dei più bei borghi dell'Emilia, Castell'Arquato, ben noto agl'innamorati del medioevo. Lassù, specialmente sulla cima della

CASTELL'ARQUATO - LA ROCCA VISCONTEA E LA ROMANICA COLLEGIATA (1122).

MODENA - UN « GRECO » FINORA SCONOSCIUTO, SEGNALATO AGLI STUDIOSI E RIMESSO IN ONORE NELLA R. GALLERIA EST

collina, tra la Chiesa Arcipretale, il Comune e i cospicui avanzi di una rocca viscontea, l'antico scenario è rimasto intatto. A Castell'Arquato si è, da non molto, portato a termine un restauro dei più gradevoli, quello della Chiesa testè ricordata; restauro che, attraverso le immancabili pause, è durato parecchi anni, ed ora, sempre sotto la guida dell'Architetto Corrado Capezzuoli (oggi Direttore della Sezione di Ravenna), il quale vi attese sin dall'inizio, si è concluso col ripristino del *tetto a vista*, prima nascosto da una goffa volta di tarda epoca.

L'Arcipretale di Castell'Arquato, di stile romanico schietto, a tre navate, risale al 1122. Essa aveva subìto le purtroppo consuete deturpazioni del periodo barocco.

A Parma, negli anni passati, lo stesso architetto Corrado Capezzuoli eseguì importanti lavori di rafforzamento nella Chiesa di S. Giovanni Evangelista, dove i Benedettini fan buona guardia ad uno dei più ammirevoli capolavori del Correggio, la cupola, con la *Visione di S. Giovanni Evangelista*, cupola munita, in occasione della Mostra del Correggio (1935), di nuovo impianto di illuminazione di effetto magnifico, così come si è fatto per l'altra cupola correggesca, quella del Duomo, ove il sommo pittore dipinse con potenza sovrumana l'*Assunzione*.

Ma l'opera che più piace ricordare e ch[e] può considerare come la più utile consegu[enza] della Mostra, è l'ormai compiuto riordinam[ento] razionale e moderno della R. Galleria.

Il lettore non ignaro di studi d'arte e che [ab]bia conoscenza di Pinacoteche, contempli le [foto]grafie che pubblichiamo e, se non visitò pr[ima] d'ora la R. Galleria di Parma, scorra le pa[gine] dei vecchi cataloghi o della Guida del To[uring] per l'Emilia e la Romagna: sarà molto sor[pre]so di leggere che per la mescolanza di tre s[cuo]le — adduciamo un solo esempio — nella [sala] III (dove si trovano le colossali statue rom[ane] di basalto di Ercole e di Bacco), il Piazzett[a] il Butinone e il Bronzino e il Beato Angelic[o], lo Schiavone e il Greco e il Tintoretto e il [Tie]polo, a contatto di gomito, formavano la strana sinfonia di suoni irrimediabilmente scordi... L'attuale riordinamento venne cond[otto] tenacemente dal dott. Armando Quintavalle, [di]rettore di questo Istituto, tra ostilità ingiusti[fica]bili, ma con l'appoggio pieno e la collabora[zio]ne della Soprintendenza.

In provincia di Reggio è certamente bello c[om]piere un pellegrinaggio ad una remota rupe, [fa]mosissima nella storia. Noi non dovremo r[ima]nere tre giorni e tre notti sotto una tempest[a di] neve, come l'imperatore Enrico IV, per pre[...]

FORLÌ - PARTICOLARE DI UNA TAVOLA DEL PALMEZZANO (CHIESA DI S. MERCURIALE - SEC. XV-XVI) PRIMA E DOPO IL RESTAURO.

arsi a Papa Gregorio VII e alla « Grancontes-a » Matilde di Toscana.

Canossa! Grande nome, ed ora deserta rupe ra i desolati calanchi; coronata di pochi rude-i, tra i quali si appiatta un *capannone-museo*, più solitario museo del mondo, con sculture omaniche, calchi di altre sculture di età matil-ica, riproduzioni di pergamene che recano la aratteristica firma di Matilde. Ma voi troverete assù un vecchio prete, di mente sagace e col-a, di cuor generoso: è il Parroco Don Felice Ton-elli, l'anima di Canossa, innamorato delle gran-i memorie che aleggiano intorno ai ruderi del-fatidica Rocca, conservatore diligente del pic-olo Museo, accompagnatore infaticabile ed elo-uente di uomini illustri e di comuni mortali he sentono ancora l'attrattiva dei luoghi ove si volse il drammatico episodio.

Qui l'opera nostra, con la collaborazione del enio Civile di Reggio Emilia, si è svolta in que-i ultimi anni, per eseguire improrogabili opere i rafforzamento e consolidamento della Rupe, qualche punto ridotta, dall'erosione delle ac-e del vento, a condizioni minacciose.

Si dovrebbe parlare di molte cure richieste questi luoghi e di altre discussioni artisti-e relative a Carpi, a Mirandola, a Modena so-rattutto. Ma non è possibile tacere di un altro fortunato ritrovamento, proprio nella R. Galleria Estense, diretta dall'operoso e studioso dott. Rodolfo Pallucchini. A lui è dovuta la scoperta di un *altarolo portatile*, un trittico di piccole dimensioni, quasi dimenticato e privo di attribuzioni in un deposito della R. Galleria, riconosciuto da lui opera giovanile, di rara preziosità, di quel pittore di eccezione che fu Domenico Theotocopulo, detto il Greco.

Di Ravenna ricorderemo solo che l'ultima grande iniziativa artistica locale è stata il completamento della sistemazione della *Zona dantesca*, di cui questa Rivista pubblicò ampia e diligente notizia nel numero di Ottobre 1936.

Per iniziativa della Soprintendenza furono eseguiti importanti restauri agli affreschi trecenteschi di S. Maria in Porto Fuori.

Dobbiamo, invece, fare una breve sosta a Forlì. L'antica chiesa di S. Mercuriale sembra ancor più minuscola di quanto sia, nella smisurata piazza e accanto all'ancor più smisurato campanile, che rivaleggia con quello di Pomposa. Dopo il restauro statico di esso, sembrò che la maggiore importanza e urgenza dovesse riconoscersi a un cospicuo gruppo di opere del Palmezzano e di pittori di vario tempo e scuola, contenuto nella Chiesa. In una tavola del Palmezzano, modesto seguace di Melozzo, il restauro fece

RIMINI - Il Croce-fisso di Giotto nel Tempio Malatestiano.

(Fot. Soprintendenza, Bologna)

scomparire San Barbaziano in pianeta e comparire San Ruffillo in piviale, avvenimenti non nuovi nella storia dei restauri e neppure nella esperienza popolare, che creò il proverbio: *I Santi nuovi scacciano quelli vecchi.*

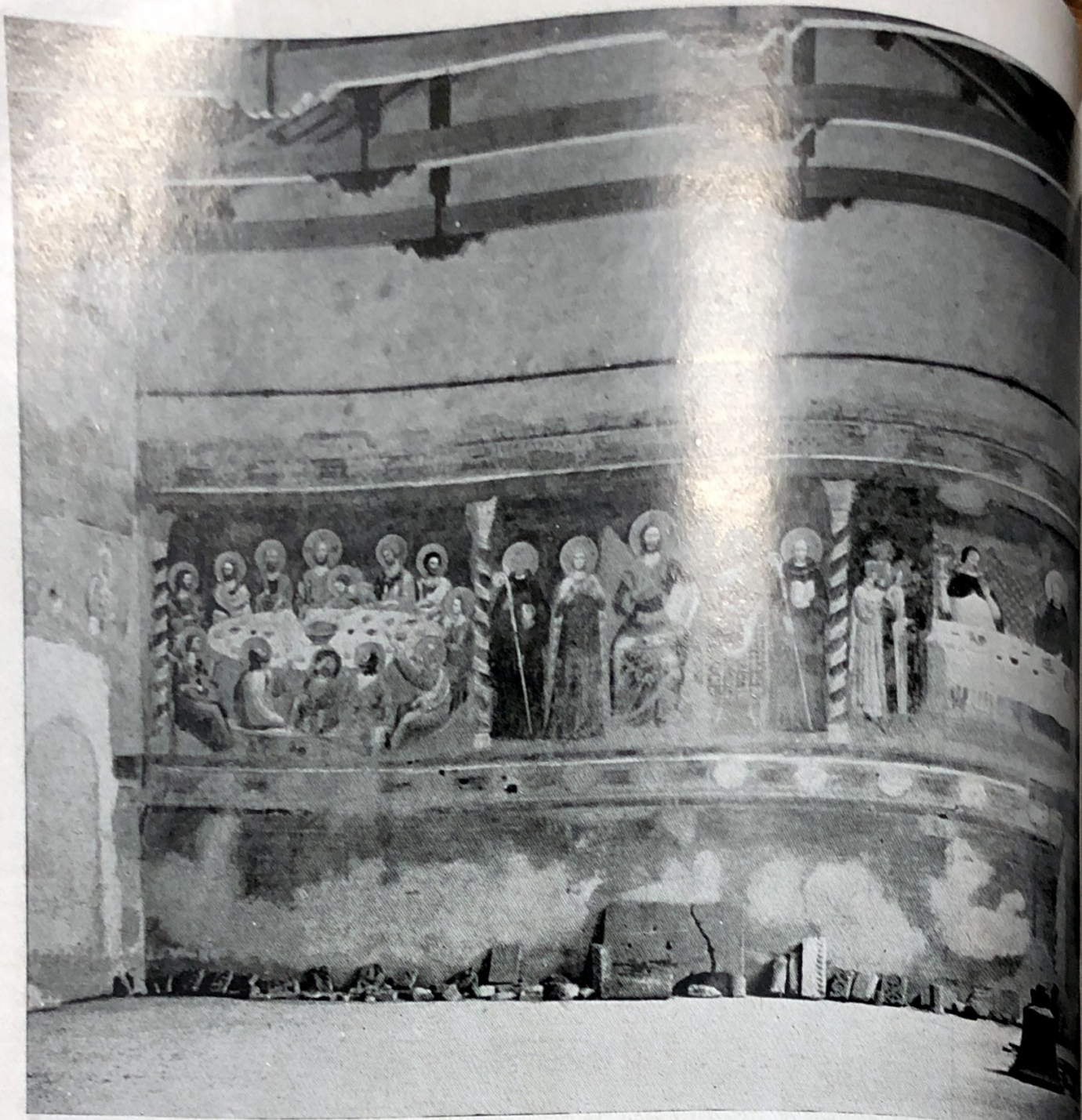
Ed ora fervono preparativi per la celebrazione del V centenario della nascita di Melozzo (1438), dolcissimo poeta nelle sue figure di Angioli, che tutto il mondo conosce. L'occasione sarà propizia per eseguire altri importanti restauri architettonici e pittorici.

Da Forlì puntiamo rapidamente verso l'Appennino per la strada di Predappio, lungo il tortuoso Rabbi e in vista della Rocca delle Caminate. Alla soglia del massiccio montano e del valico per la Toscana, ecco Premilcuore, il paesino che si onora della predilezione di Donna Edvige Mancini Mussolini; ecco, all'ingresso dell'abitato, tra vecchi cipressi, sulla sinistra del Rabbi, l'antica *Pieve di S. Martino all'Oppio.* Fervono lavori di restauro, e la Pieve si è ora arricchita di un campanile nuovo.

RIMINI - PARTICOLARE DELLO STUPENDO CROCIFISSO DI GIOTTO.

(Fot. Soprintendenza, Bologna)

Accenneremo rapidamente innanzitutto alla più bella iniziativa che ci è riuscito di portare a compimento con ottimi risultati, validamente collaborando con noi l'on. Podestà di Rimini, conte Guido Alberto Mattioli, sia con la sua personale azione, sia deliberando che il Comune finanziasse la nostra impresa e fornisse il magnifico salone dell'Arengo. Molti dei lettori de «Le Vie d'Italia» hanno certamente visitato la Mostra della Pittura Riminese del Trecento, che — svoltasi dal 20 giugno al 30 settembre dello scorso anno — ebbe grandissimo successo e recò un innegabile e importante contributo alla migliore conoscenza di quella scuola pittorica, alla quale solo da pochi anni sono stati dedicati con fervore dai nostri critici d'arte attenti studi per chiarirne le origini, gli sviluppi, le influenze.

Tra le sessantuno opere esposte nella Mostra, tutte di soggetto sacro, diciannove erano grandi Crocefissi affluiti da paesi romagnoli e marchigiani, dalla zona cioè dove più si era estesa quella Scuola a cui appartenne anche il Baronzio,

POMPOSA - IL REFETTORIO, CON LE SCENE DEL CENACOLO, DI CRISTO TRA LA VERGINE E I SANTI E DEL MIRACOLO DI SAN G[illegible]

autore degli affreschi ammiratissimi di Tolentino (Cappellone di San Nicola).

Ma l'ammirazione dei visitatori si concentrò sopratutto su un Crocifisso: quello del Tempio Malatestiano, già entusiasticamente apprezzato come *riminese, il più nobile dei riminesi*, da Mario Salmi e indicato dal Brandi come « l'opera più alta che ci sia restata della Scuola di Rimini, fondamentale e *senza prossimo confronto* ». Ebbene, la critica, già vicina a superare le sue ultime esitazioni, farà, crediamo, buona accoglienza all'opinione espressa dall'egregio cultore di Storia dell'Arte, prof. Coletti di Treviso, che ha fatto per primo risolutamente il nome di Giotto, già indicato in lezioni e colloqui da altri eminenti studiosi. Il Brandi stesso aveva già sottolineato la fortissima *influenza* giottesca.

A Firenze questo meraviglioso capolavoro occupa ora nella Mostra uno dei primissimi posti.

I Riminesi ne festeggeranno con giubilo il ritorno nel Malatestiano. Il Tempio su cui è [illegible]presso il nome del grande Alberti e che con[illegible]va un dipinto di Pier della Francesca, è ben[illegible]gno di custodire un'opera di tanto pregio.

Speriamo però che mentre celebreranno [illegible] ritorno con legittima soddisfazione per l'ac[illegible]sciuta rinomanza del Crocifisso, i Riminesi s[illegible] colgano l'occasione per togliere dall'attuale [illegible]tollerabile squallore quel sacro edificio, ch[illegible] una delle espressioni più alte e più fulgide [illegible] Rinascimento.

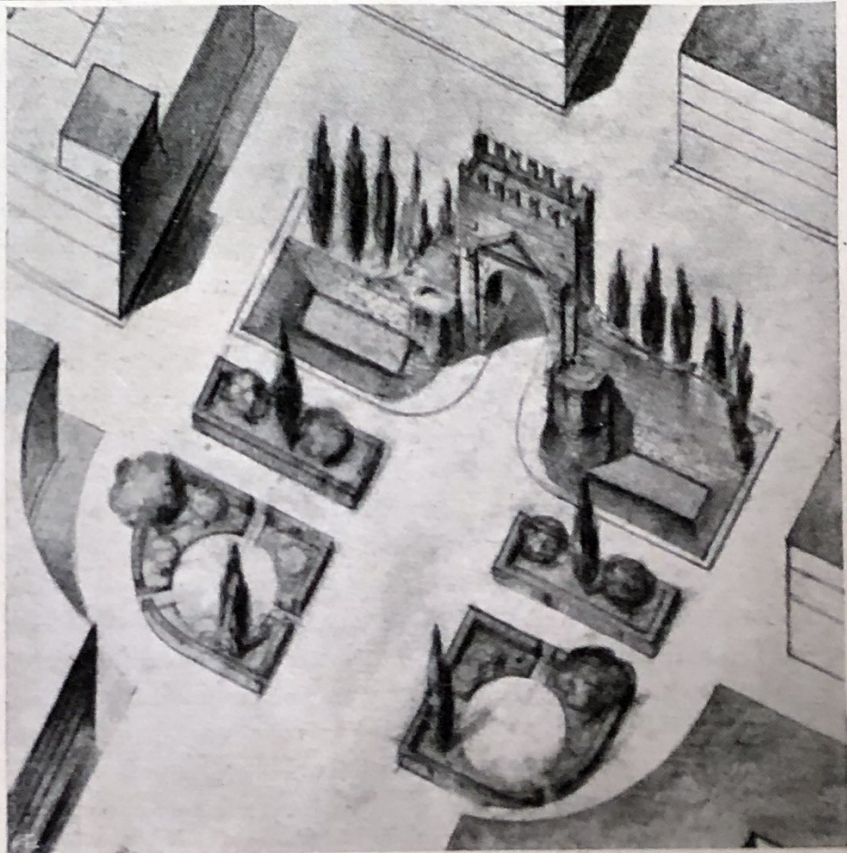
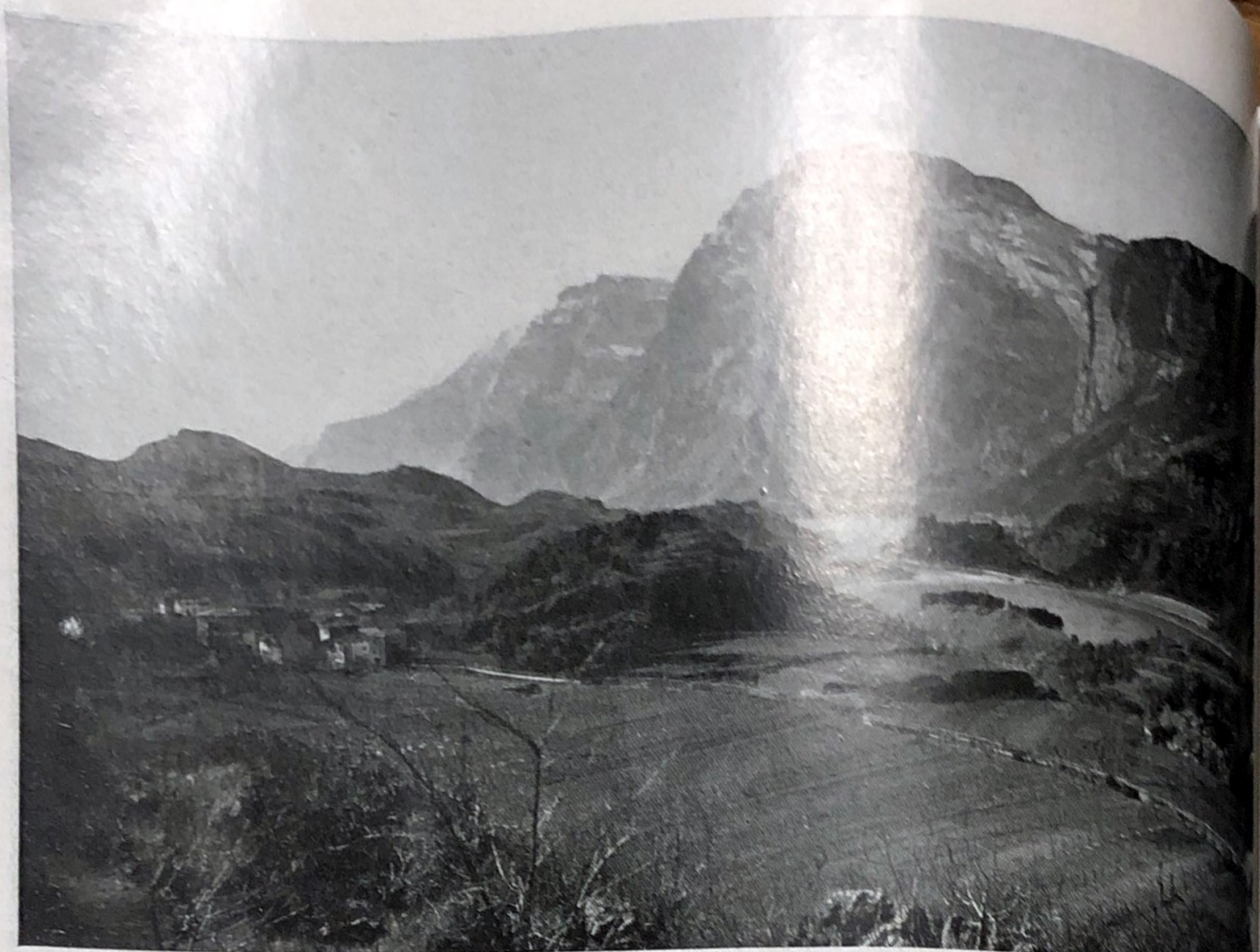
Non abbiamo terminato con Rimini: dob[illegible]mo ancora dire di un'altra grande festa del[illegible]te, della storia e della Patria.

Sono in cordiale collaborazione a questo [illegible]po il Comune e le due Soprintendenze, per e[illegible]guire nel modo migliore gli ordini del Duce, [illegible] alcuni [illegible] sono dette il primo colpo di [illegible]cone per l'isolamento dell'Arco di Augusto.

RIMINI - ISOLAMENTO DELL' ARCO DI AUGUSTO.

L'Arco, dopo i lavori di isolamento, apparirà, in occasione del Bimillenario Augusteo, in tutta la sua pura bellezza, fiancheggiato dalle mura, ben più antiche, nelle quali fu inserito come porta urbana: un piazzale lo circonderà degnamente. Nuova eloquenza acquisterà l'iscrizione che salutò col titolo di *Augusto*, scolpito per la prima volta nel marmo, il fondatore dell'antico Impero di Roma, il restauratore delle *celeberrime* [illegible] d'Italia, il termine sacro di una di [illegible] confine dell'Italia d'allora.

[illegible] Augusteo! Esso sarà ce[illegible] e con orgoglio dagli [illegible] condottiero ha fondato, [illegible] re dei duemila anni, il nuovo Impero d'Italia.

CARLA [illegible]LZECCHI ONESTI

LA SUGGESTIVA CONCA DEI LAGHI DI CASTEL TOBLINO E DI S. MASSENZA. (Fot. E. Unterv

LE MARMITTE DEI GIGANT DELLA VENEZIA TRIDENTIN

Altre volte è stato detto in queste pagine dei varî fenomeni geografici legati alla lontana epoca glaciale, dalle rocce lisciate alle colline moreniche, dagli alti bacini montani alle valli profondamente modellate dalle antiche fiumane di gelo. Oggi, presentiamo l'interessante e non comunissima visione d'un altro tipico fenomeno glaciale, la cui manifestazione si avverte in alcune zone delle Alpi nostre.

« *Reperiuntur in montibus longe a mari distantibus rupes naturali compagine et rotunda concavitate formatae* », che fanno pensare proprio a vere caldaie di rame o a vasche da bagno.

E' probabilmente il primo accenno al fenomeno illustrato in questo articolo, a testimonianza della curiosità ch'esso dovette suscitare già negli antichi popoli di Europa: lo troviamo nell'*Historia de gentibus septentrionalibus*, scritta da Olao Magno, arcivescovo di Upsala, nella prima metà del secolo XVI. Il quale arcivescovo aggiunge che « se gli studiosi italiani vedessero quel naturale fenomeno, chissà quante belle cose ci troverebbero da dire ».

Prendiamo atto con piacere.... dell'autore riconoscimento dell'arcivescovo svedese rigu al grande interesse con cui già nel 1500 si c vavano nella penisola nostra gli studi geolog ma sta il fatto che dovevano passare più di secoli prima che la « *italica curiositas* » and a scovare in casa propria esempi della bizz scultura, e cioè, dopo che gli studiosi sved iniziarono ricerche scientifiche verso il 1864; d le scoperte fatte in Francia e in Germania; c po quelle più note di Lucerna nel 1872. Co nella lontana Scandinavia e nei lontani temp ancora l'occhio acuto di un servo di Dio — l' bate Antonio Stoppani — instancabile, profon indagatore delle bellezze, dei segreti, delle leg della Natura, quello che troverà la prima mar*mitta dei giganti* in Italia. Fu nel Trentino, e pr cisamente a Vezzano, nell'autunno del 1875. « Nessun merito da parte mia — dice l'illus scienziato — ché la marmitta si è present da sè; e sarebbe stato necessario chiuder gli o chi per non vederla ». Ma il merito di sim scoperte nel campo degli studi naturalistici

A SINISTRA DELLA STRADA NAGO-TORBOLE SI APRONO DUE ENORMI MARMITTE. *(Fot. E. Unterveger)*

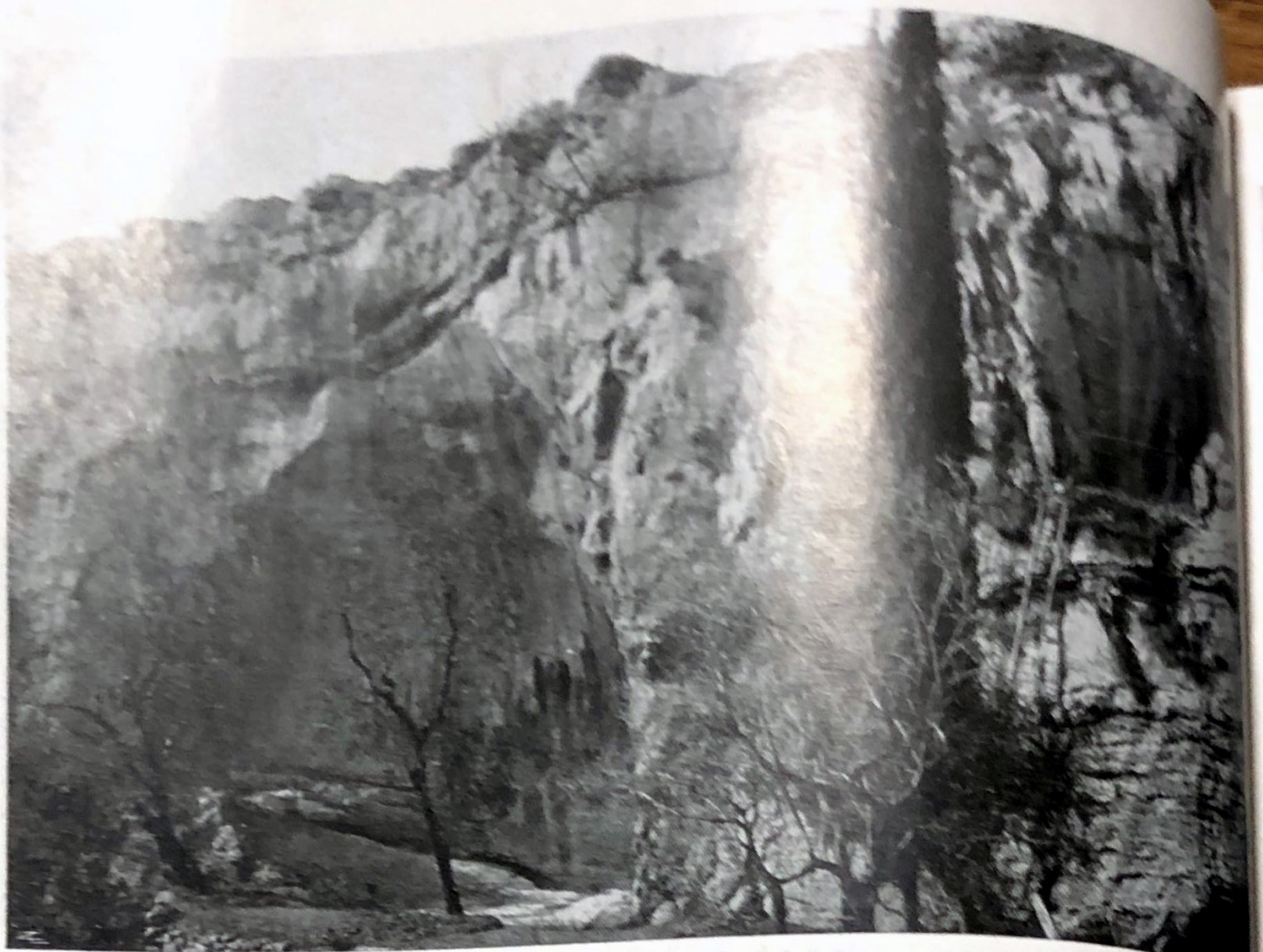
consiste tanto nel vedere il fenomeno, quanto nel-l'intuirne subito l'importanza e l'interesse: e Antonio Stoppani, lì, dalla piazza di Vezzano, vede, nota, intuisce e... corre ad osservare da vicino la cavità, che fin dal primo momento gli era apparsa come cosa non comune. « Piuttosto non so capacitarmi di questo, che, sopra una via tanto battuta da geologi e non geologi d'ogni nazione, nessuno l'abbia mai osservata, o almeno accennata. La cosa mi parve tanto più singolare, mentre, una volta posto sull'avviso, girando gli occhi qua e là, di marmitte ne osservai parecchie altre».

Le pagine del grande scienziato — come sempre mirabili per chiarezza di esposizione e profondità di concetti — stampate nell'Annuario della Società degli Alpinisti Tridentini del 1877 e illustranti le marmitte di Vezzano, diedero il via a tutta una serie di ricerche sistematiche, che portarono alla pubblicazione di notevoli memorie di studiosi, apparse dal '77 al 1910.

Anzitutto, notiamo l'accordo completo fra le [illegible]enti di idioma diverso nel dare il nome alle cu[illegible]iose cavità: *marmites des géants* pei Francesi, *Riesenkessel* o *Riesentöpfe* pei Tedeschi, *Jetteryder* nella Scandinavia.

E allora, osserva lo Stoppani ai suoi giovanetti [illegible]scoltatori, poichè « posso dirvi di averne osser[illegible]ati [illegible] (pozzi) anche dove si parla la no[illegible] lingua, bisognerà pure che un nome l'adot[illegible] anche noi; e per non fare una Babele, quei pozzi chiamiamoli noi pure *marmitte dei giganti* ». Senonchè di tali marmitte parve agli studiosi di geologia che dopo i primi annunci se ne trovassero un po' troppe e un po' dappertutto. Ogni cavità, infatti, che avesse presentato la caratteristica struttura di caldaia scavata nella roccia evidentemente dalla forza dell'acqua nel suo moto vorticoso, era chiamata con quel nome. E lo Stoppani stesso pensa sia opportuno — ad evitare confusioni di termini scientifici — che marmitta dei giganti sia detta soltanto la cavità, che non si possa logicamente ritenere originata da una comune cascata d'acqua che *cavat lapidem*, ma solo quella la cui genesi debba essere messa in relazione con l'antica presenza dei ghiacciai: di qui l'altra denominazione di *pozzi glaciali*, che è certo scientificamente più esatta, se pure meno fantasiosa della primitiva.

Veri e propri pozzi glaciali sono da considerarsi quelli illustrati dalle nostre fotografie, mentre può essere discutibile l'origine di altre simili cavità scoperte nelle località più varie. Di essi, e non dei pozzi che chiameremo torrentizi e che troviamo frequentissimi nella parte superiore dei corsi d'acqua alpini, diciamo brevemente in questo articolo.

Se vogliamo seguire l'origine e lo sviluppo del fenomeno naturale, dobbiamo risalire ai tempi geologici dell'êra a noi più vicina, alla neozoica, e

LE DUE GRANDIOSE MARMITTE SULLO SPERONE ROCCIOSO NAGO-TORBOLE. (Fot. E. Unter

precisamente al periodo glaciale. « Ancora e sempre ghiacciai! » osserva il nipote Riccardo, appena l'illustre zio — nella serata V dell'appendice a *Il Bel Paese* — inizia la sua lezione. Ma ecco la risposta: « Non è colpa mia se tutti, sto per dire, i fenomeni che si presentano alla superficie del suolo nelle nostre contrade, hanno un rapporto più o meno stretto con gli antichi ghiacciai che le hanno percorse ». E allora invitiamo il lettore a immaginarsi le valli della nostra montagna sommerse e percorse dai grandi fiumi di gelo; anzi, a vagare con noi per le groppe candide, che a guisa di *fjords* serpeggianti dentro la catena alpina, andavano plasmando con potenti tocchi il volto dell'Alpe, su cui il gran manto gelido aveva spento ogni segno di vita.

Nessuna preoccupazione per la difesa contro il freddo, nella nostra escursione: chè, a quella fitta cortina di nuvole che ci nasconde i fianchi delle montagne sporgenti come isoloni oscuri sopra le larghe fiumane di gelo, e alle frequentissime precipitazioni atmosferiche — più che a un forte abbassamento di temperatura — dobbiamo attribuire il grandioso sviluppo di questi ghiacciai quaternari. Infatti, ecco la nostra marcia effettuarsi per dorsali e rilievi alquanto uniformi, solcati e separati da grossi rivi d'acqua d'ablazione, che hanno scavato il loro letto nel ghiaccio, qui girando [illegible] morena, lì formando piccoli laghi pensili, altrove deviando fino a m[illegible] la roccia che è argine possente della cola[illegible] mane. Tanta abbondanza di acqua, dunque non è troppo agevole procedere così, saltand[illegible] gagnoli e percorrendo i faticosi cordoni mor[illegible] Ma consoliamoci: l'escursione è finita. P[illegible] qui, dove il piccolo torrente precipita in [illegible] crepaccio — allargato dall'erosione dell'acq[illegible] mo' di mulino — che trafora tutto il ghiac[illegible] dalla superficie al fondo roccioso del suo [illegible]

Qui dentro, nella paurosa voragine, il rivo [illegible] cipita in cascata di centinaia di metri, t[illegible] nando con sè ogni tanto, con rombo più [illegible] il masso roccioso caduto dalla montagna e p[illegible] to dal lento movimento del ghiacciaio fino [illegible] larga fessura che l'inghiotte nel suo miste[illegible] gelo. Sul fondo, esso sarà la macina do[illegible] potente, che per la forza impressale dal [illegible] vorticoso dell'acqua precìpite, scaverà insta[illegible] bile la roccia dura, con qualche sosta nelle [illegible] notturne e nei periodi più freddi dell'anno, q[illegible] do quassù alla superficie non sarà più questo [illegible] to di riv[illegible] di cascatelle.

Ed or[illegible]ornando al bel sole del pe[illegible] antropo[illegible] pensiamo alla favola *Il laghe[illegible] la goccia*, [illegible]cordiamo il salto altissimo de[illegible] qua nel [illegible], e pensiamo alla forza della [illegible] cina che [illegible], rode sul suo fondo, e alla d[illegible] del periodo glaciale: ci balzerà chiara l'or[illegible]

I POZZI GLACIALI DI NAGO: SI NOTINO I FIANCHI E GLI ORLI LISCIATI. *(Fot. E. Mosna)*

delle caratteristiche cavità che vediamo qui nelle figure, e ci riuscirà ben logica la loro denominazione di pozzi glaciali.

Eppure non mancarono geologi che sollevarono dubbî circa siffatta spiegazione della genesi delle cavità in parola e non credettero quindi di accettare quel nome. Forse — vien fatto di pensare — perchè non avevano avuto la fortuna di fare anch'essi l'escursione da cui siamo appena tornati, e che possiamo ripetere ogni estate nelle nostre Alpi, traendone gli stessi insegnamenti. Ma se il ghiacciaio cammina — dissero — come può formarsi il mulino sempre nella stessa posizione e come può dunque l'acqua battere sullo stesso punto del fondo? Ed ecco le battute fra Beppino e lo zio illustre...; ed ecco il paradosso: « appunto perchè il ghiacciaio si muove, il mulino sta fermo; se il ghiacciaio non si muovesse, si muoverebbe il mulino ». Poi, l'accenno alla cascata che, per la sua forza d'erosione e per la temperatura dell'acqua superiore a quella del ghiaccio, scava continuamente l'orlo del mulino dal quale precipita, dunque a monte — e infine la conclusione: « la cascata che cammina verso l'alto, per la ragione che abbiamo detto, cammina al tempo stesso verso il basso, seguendo il movimento del ghiacciaio. Chi cammina al tempo stesso in su e in giù, chi fa contemporaneamente un passo indietro e uno avanti, vuol dire che sta fermo ». Non proprio fermo, dirà forse il lettore che guarda i gruppi di marmitte qui illustrate. Giusto: per quanto i crepacci si formino sempre nello stesso posto, in corrispondenza con il rilievo fortemente rotto del fondo o per forti pressioni nelle zone di confluenza di due rami del ghiacciaio, possono verificarsi spostamenti della cascata, prodotti sia dalla mancata compensazione fra il movimento della cascata che arretra e quello del ghiacciaio che avanza, sia da deviazioni laterali del rivo glaciale.

D'altra parte, come s'è accennato più sopra, anche i dubbî sollevati dagli studiosi circa l'origine delle marmitte dei giganti hanno ben da essere considerati; specialmente quando si tratti di cavità allineate nel senso longitudinale del solco vallivo o sul suo fondo o a poco altezza dal fondo stesso: niente affatto impossibile, in tal caso, che si debba attribuire lo scavo caratteristico all'erosione del torrente nel moto vorticoso delle acque, aiutate, si sa, nel loro lavoro di distruzione, dal martellamento dei massi trasportati.

Dopo la parentesi della disputa scientifica, ancora quattro passi. Ci chiamano il bel sole dell'Alpe, l'azzurro divino del suo cielo, magari l'incanto del lago chiuso fra le pareti immani del monte; e la voce modesta del rivo e quella di un campanile che ci saluta dalla breve costa verde. Tuttavia, c'è sulle cose e nell'aria alcunchè

IL « POZZO STOPPANI » A VEZZANO. DA NOTARE LE TRACCE DELL'EROSIONE VORTICOSA. *(Fot. E. Unterveger)*

dalla sua fatica lontana, in fondo al suo pozzo, ancora segnato dalle ferite del vorticoso martellamento e dal *verme* di una spira che s'innalza dal fondo verso l'orifizio. Nella regione tridentina, le marmitte dei giganti sono numerose. Sono nella conca di Vezzano, a Nago, a Madruzzo, a Trento nel giardino della villa Dallafior, nel fianco del vallone che scende da Nago a Torbole, e, ancora — se pure non sia sempre accertata la loro origine glaciale — in Val Giumela (Val di Ledro) e nella Val d'Adige presso Rovereto (Vallunga), nel territorio di Lizzana e presso Chizzola.

In alcune, scavando, furono trovati indizi di abitazioni neolitiche: qualche frammento di vaso, pochi cocci, qualche osso; e lo strato sottile delle ceneri. Lì, dove si era scatenato il furore tremendo della cascata gelida, la roccia s'incurva ospitale e si riscalda al mite fuoco dei primi abitatori dell'Alpe.

EZIO MOSNA

PIROSCAFO CHE CARICA « BAUXITE » A PORTO ALBONA. (Arch. Fot. T.

TAPPE VERSO L'AUTARCHIA ECONOMIC

BAUXITE, NOSTRA RICCHEZZ

Si dice che la *bauxite* (il nome deriva dalla località di Baux, in Provenza, dove questo minerale fu dapprima scoperto), esista un po' dappertutto. In realtà, per quanto concerne l'Europa, sinora furono scoperti giacimenti soltanto in Italia, in Jugoslavia e in Ungheria.

Si tratta di un minerale amorfo, che si presenta in masse compatte, concrezionate, pisolitiche, oolitiche, granulari e terrose, con apparenza argillosa, di colore vario. In breve, è questa la terra che contiene e da cui si estrae il minerale bruto di allumina.

La Germania, grande produttrice di alluminio, ne acquista dovunque. Nel 1914 aveva messo particolarmente gli occhi sull'Istria, determinando un'esportazione che dapprima si faceva via mare e durante la guerra mondiale per via di terra. In quegli anni si andava dicendo fra i contadini istriani che «l'Austria aveva venduto l'Istria alla Germania» e che «i Tedeschi si portavano via l'Istria a palate».

Dopo la redenzione dell'Istria, lo sfruttam to della *bauxite* continuò, ma nell'interesse zionale. L'Italia produceva allora poche ce naia di quintali annui di alluminio e ne imp tava, invece, parecchie migliaia. Questo, pe si comprenda la grandissima importanza dell porto istriano.

La scoperta della *bauxite* in Italia è dov al Meissonnier, che ne trovò alcuni esemplari gli Abruzzi sin dal 1857. Contiamo giacim anche nell'Appennino centrale, distribuiti Matese, nella Marsica, nella valle del Liri e massiccio del Velino.

I giacimenti istriani superano in importa tutti gli altri. In essi abbonda il tipo di amm si che occupano cavità limitate nei calcar principali giacimenti dell'Istria sono quell Albona e di Cimino, e quelli di Cherso, Quarnaro.

Molte furono e sono le discussioni e le o nioni correnti circa l'origine della *bauxite*

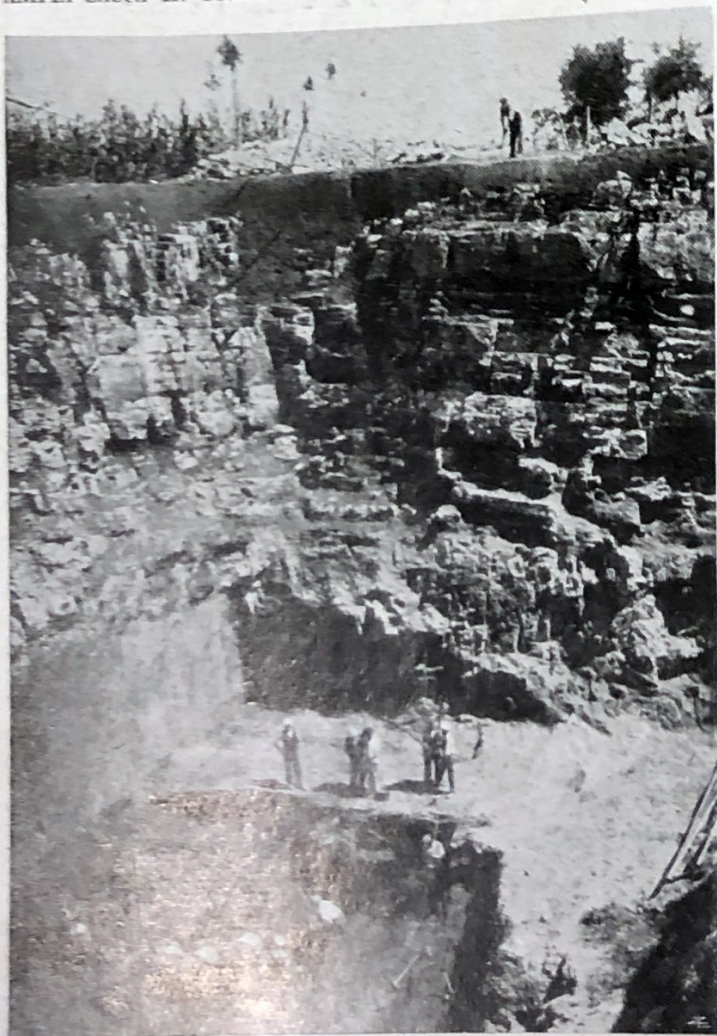
SACCA IN CORSO DI ESCAVO A VETTUA (ALBONA). *(Arch. Fot. T. C. I.)*

problema è ancora controverso. Teoricamente, il minerale è da considerarsi come costituito totalmente di un alunogeno; ma talvolta contiene quantità variabili di impurità, specialmente di limonite, ematite cretacea, quarzo e così via.

Dopo la guerra la produzione dell'alluminio crebbe di anno in anno, al punto da permetterci di coprire non solo il fabbisogno interno, ma anche di esportarne discrete quantità in lingotti, rottami, getti, verghe, fogli, fili, tubi, utensili ed altri manufatti. Citando ad esempio due sole annate, il 1933 e il 1934, troviamo che nella prima esportammo 39.461 quintali di alluminio, sue leghe e manufatti pel valore complessivo di 28 milioni e mezzo di lire; nella seconda 59.322 quintali, per un valore di 38 milioni e 760 mila lire. Le importazioni nel 1933 furono di soli 2.730 quintali, per il valore di 5 milioni e 82 mila lire; nel 1934 di 2.210 quintali, del valore di 4 milioni e 584.140 lire. Queste cifre delle nostre esportazioni e importazioni dimostrano che, mentre siamo diventati fornitori di altri Paesi, possiamo di anno in anno limitare le nostre importazioni. La verità è che le industrie italiane dell'alluminio producono merci di qualità superiore, e questo progresso della produzione nazionale mira per eliminare le importazioni di questo prodotto dall'estero.

PARETE DI UNA SACCA ORMAI ESAURITA, A CERRE (ALBONA).

GRANDIOSI DEPOSITI DI MINERALE A BALLICI (GIMINO), NELL'ISTRIA CENTRALE. *(Arch. Fot. T.*

AMPIA SACCA IN CORSO DI COLTIVAZIONE, A VETTUA (ALBONA).

L'Istria è e resterà la fonte italiana prin le di materia prima per le industrie dell'all nio. Dal cuore di questa nobilissima prov e dalla sua costa la *bauxite* va oggi sin Germania, in Inghilterra e in Svezia. Ent nostri confini l'industria dell'alluminio va ra potenziandosi, e fra non molto due grandi stabilimenti sorgeranno a Porto Ma ra (Venezia). La conquista dell'Impero apr la produzione nazionale una immensa n zona di consumo, anche senza voler contar la rapida ascensione delle nostre esporta all'estero. Si pensi inoltre che l'industria l'alluminio va di anno in anno estenden sue possibilità di surrogare altri metalli ch talia è costretta ad importare.

Altro particolare importante: la *bauxite* i pochi nostri prodotti esportabili che nel zo di costo non comprendono assolutamen materiali nè altro di origine straniera.

Nell'anno in corso la Società che possie più importanti sacche di *bauxite* raggiung produzione di 200 mila tonnellate.

La *bauxite* viene anche usata per la fabb zione di sali d'alluminio d'importanza indu le e per la produzione di materiali refratt

ODO SAME

ADDIS ABEBA - NELLA SELVA DI EUCALIPTI ACCANTO AI TUCUL SORGONO COSTRUZIONI IN MURATURA. *(Fot. Adler e Hambrusch)*

ADDIS ABEBA

Una metropoli sta nascendo in un bosco d'eucalipti. Tra le capanne e sulle rovine della barbarica città del Negus gli Italiani vanno tracciando e rimuovendo vie e piazze, costruendo gli edifici essenziali alla funzione di capitale (1) e le case per la nuova popolazione, che s'accresce di settimana in settimana.

Non diversamente di una vastissima e cupa macchia di bosco si presenta ora Addis Abeba a chi vi giunge per ferrovia da Gibuti, o a chi, seguendo la grande strada meridiana d'Etiopia, aperta dalla leggendaria colonna Badoglio, sbocca da un piccolo colle in vista dell'ampia e aperta conca formata dalle colline di Entotto e dalle molli linee dei monti Managascià, Uosciacià e Ierer. Nella selva folta rilucono al sole le lamiere zincate del grande ghebbì e del centro commerciale; le innumerevoli capanne abissine e le molte abitazioni di tipo europeo scompaiono all'ombra degli altissimi eucalipti. La prima impressione è di imprevisto, se non di disorientamento. Nessun altro centro, lungo le vie d'accesso, che possa servire, diciamo, di preparazione psicologica, se non forse in una certa misura Dessiè, pure sparsa tra densi eucalipti. Le descrizioni udite o lette quasi nulla tolgono alla sorpresa del nuovo venuto, che cerca la città, quando già ne percorre le vie. Per spiegarsi la ragione di questo rado agglomerato, che occupa circa 300 kmq. di superficie, occorre rifarsi all'origine della città. Fondato, come si sa, il vecchio ghebbì da Menelik, i grandi capi scelsero nei dintorni un'area adatta per il loro ghebbì, complesso di edifici e capanne, spesso cinto da palizzate o da muri, per abitazione propria, dei servi e degli armati. Tra l'uno e l'altro ghebbì sorsero le capanne della popolazione, che affluì da ogni parte quando l'Impero ampliò i suoi confini. I commercianti europei o levantini o arabi si raggrupparono in posizione relativamente centrale. Più tardi, sorsero chiese e missioni e legazioni e uffici pubblici, anch'essi sparsi

(1) Quando l'Autore, inviato dal Touring in A. O. I. a raccogliere elementi per la « *Guida dell'Impero* », ci rimise questo articolo da Addis Abeba non era ancor noto che la capitale sarà forse, col tempo, trasferita altrove. Comunque, lo scritto rimane una vivace rappresentazione della febbre di lavoro da cui sta nascendo un grande centro coloniale.

ADDIS ABEBA - UN GRUPPO DI TUCUL NEL VASTISSIMO PARCO DELLA EX-LEGAZIONE BRITANNICA. (*Fot. Adler e Hamb*

a grandi intervalli, mentre gli eucalipti andavano ricoprendo ogni spazio libero, dominando con le loro grandi ombre.

La posizione geografica di Addis Abeba è bene adatta alla sua funzione di capitale dell'A. O. I., nonostante alcuni non lievi difetti. Situata nell'alto bacino dell'Auasc (teoricamente affluente del Mar Rosso, a cui però non giunge), circondata da molli ondulazioni, per le quali si raggiunge facilmente il bacino del Nilo Azzurro a Nord e a Ovest, quello dell'Omo

ADDIS ABEBA - UN TRATTO DEL CORSO VITTORIO EMANUELE RE E IMPERATORE. (*Fot. Vota*)

e il solco dei gra
Laghi a Sud-Ovest e
Sud, quelli del Giuba
dell'Uebi Scebeli a S
Est, Addis Abeba è
ramente al punto d'
crocio delle grandi
naturali di questa u
tà geografica che
l'Impero italiano. L'
titudine (m. 2641)
certo eccessiva p
gran parte degli Eur
pei; ma non sembr
che tale inconvenien
possa influire gran c
sullo sviluppo della c
tà. Non si deve dimen
ticare che si è in Afri
ca e che il clima è q
relativamente gradev
vole, lontano com'
dalle eccessive temp
rature delle zone m
no elevate. E' orm
luogo comune ricord
re l'« eterna primav
ra » che qui regna;

ADDIS ABEBA - IL VIALE DUCA DEGLI ABRUZZI.

(Fot. Vota)

realtà, pur mancando il rigoglio della vegetazione, proprio delle regioni Sud e Sud-Ovest, tutto l'anno i giardini sono fioriti e gli orti dànno, in pochi giorni, verdure che non hanno nulla da invidiare ai prodotti più pregiati d'Italia.

Una visita a Villa Italia o a qualche ex Legazione basta a dare un'idea delle meravigliose possibilità di questa terra. Scenari d'alberi altissimi, viali di rosai perennemente in fiore, siepi di gerani giganti, tucul e villette rivestiti di rampicanti fioriti, tappeti di garofani e di cento altri fiori proprî dei climi tropicali fanno per ora delle ex Legazioni uno dei « numeri » turistici più importanti. Ma quasi ogni casetta europea, per modesta che sia, è circondata da aiuole e da piante ornamentali o fruttifere, che allietano la vista. Quanto a frutta, oggi abbastanza rara, è sufficiente accennare che la vite e il pesco, l'arancio e il limone prosperano qui e fruttificano con straordinario vigore.

La città è costituita essenzialmente da due grandi arterie che s'incrociano, formando la Piazza del Littorio, centro del movimento, sin d'ora in-

ADDIS ABEBA - IL MERCATO DEL FIENO PRESSO LA CHIESA DI S. GIORGIO. *(Fot. Vota)*

ADDIS ABEBA - PIAZZA DELL'IMPERO, IN CORSO DI SISTEMAZIONE. *(Fot. Vota)*

ADDIS ABEBA - LA NUOVA CHIESA DELLA SS. TRINITA'. *(Fot. Vota)*

tensissimo, degli autoveicoli e del commercio. L'una via, intitolata al Duce e diretta da SE a NO, sale dalla stazione ferroviaria alla Piazza dell'Impero e alla collina di Entotto; l'altra collega, attraverso la Piazza del Littorio, i quartieri orientali, ove sono, tra l'altro, le ex Legazioni britannica, belga, germanica e italiana (la Villa Italia, in un magnifico recesso boscoso, è ora residenza del Governatore), con i quartieri occidentali prevalentemente indigeni. Un'altra grande arteria, partendo dalla stazione, sale al vecchio ghebbì imperiale, alla piazza 5 Maggio, al piccolo ghebbì e ad Entotto.

Secondo il piano regolatore, già parzialmente in via di attuazione, mentre, a cura dell'Ufficio Superiore Topocartografico, si stanno completando i rilievi del terreno e proseguono gli studi da parte dell'apposito Ufficio del Piano Regolatore del Governatorato, il centro del traffico e del commercio rimarrà la Piazza del Littorio, da cui si irradiano ben cinque vie. Tutt'intorno sorgono o stanno sorgendo la Casa del Fascio, la Posta, i maggiori ma-
gazzini, le rappresentanze delle
di ditte nazionali, due cinemato-
fi, caffè, ristoranti. A non grande
stanza, in posizione dominante
trova l'Albergo Imperiale, che la
I.A.O. sta ricostruendo e amplian

Verso oriente, nella zona compre-
sa tra la via che sale alla Piazza
dell'Impero e la Via Asmara, si svi-
lupperà il quartiere misto, destinato
al commercio nazionale e indigeno;
più lontano, al commercio preva-
mente indigeno; mentre oltre il tor-
rente Curtumì si estenderà la città
indigena, dove, all'ingresso della
strada del Gimma, troverà posto il
Campo Boario.

La zona pianeggiante tra il vec-
chio e il nuovo ghebbi costituirà la
città ufficiale, con una grande piaz-
za rettangolare che raggrupperà gli
uffici di Governo e sulla quale si ele-
verà una torre littoria, a simbolo e
ricordo della vittoria italiana. E, poi-
chè la pioggia è qui un frequente e
abbondante fenomeno, la piazza e le
vie principali saranno porticate. Dal-
la piazza verso Ovest avrà inizio una
grande arteria pianeggiante che, so-
vrapassando con un grandioso via-
dotto la profonda valle del torrente
Gamelè e il Corso Vittorio Emanuele
Re e Imperatore, collegherà il nuovo
centro con la Piazza dell'Impero, di-
nanzi alla chiesa di S. Giorgio.

Le pendici fra la piazza e la sta-
zione, ai due lati del Viale Benito
Mussolini, che sarà quasi completa-
mente ricostruito su 40 m. di lar-
ghezza, verranno assegnate al com-
mercio europeo. Nel piano presso la
stazione è prevista, a oriente del Via-
le Mussolini, la zona per abitazioni
operaie e popolari, mentre a occiden-
te del viale si stenderà la città indu-
striale. Qui, del resto, già si vanno
addensando le costruzioni in parte
provvisorie dell'Intendenza, vari ma-
gazzini, la stazione smistamento ope-
rai, l'officina per la riparazione degli
autoveicoli, ecc. Pure a breve distan-
za dalla stazione, a Filoa, sorgerà
un modernisimo stabilimento balnea-
re, che sfrutterà le ricchissime sor-
genti termali (1)

Altre zone a parco sono previste

(1) Vedi ne « *Le Vie d'Italia* » del feb-
braio 1937: *Addis Abeba e le sue term*

attorno alla chiesa di S. Giorgio, lungo varî torrenti, spesso incassati e pittoreschi. Un grande parco circonderà infine il vecchio ghebbì imperiale. Secondo un progetto, a cui il Touring augura pronta attuazione, questo parco dovrebbe divenire un grande orto botanico e zoologico, con tutti gli esemplari della flora e della fauna etiopica. Disseminati nel parco, varî edifici dovrebbero accogliere collezioni naturalistiche, etnografiche, artistiche, archeologiche, una biblioteca, ecc., in una cornice naturale di particolare bellezza.

La città italiana di abitazione sarà ripartita in varie zone: le ville signorili (Addis Abeba sarà una città-giardino per eccellenza) sorgeranno preferibilmente nel triangolo limitato dalla Via S. Giorgio, dalla nuova grande arteria che da S. Giorgio va alla Piazza degli Uffici di Governo ed al viale che sale ad Entotto. Tale zona, che include l'Ippodromo e il futuro Stadio, sarà sistemata a giardini e parchi. A Oriente, oltre la Piazza degli Uffici, si svilupperà il quartiere della media e piccola borghesia, mentre più lontano, nella regione delle ex Legazioni, potranno sorgere villini per singole famiglie. Vi sarà poi una zona, probabilmente vicina al Viale Mussolini, riservata alla Fiera Campionaria. Infine, alle porte della città, lungo le vie d'accesso dalle varie regioni dell'Impero, saranno scaglionate le caserme con i relativi servizî.

ADDIS ABEBA - VIA CASSALA. *(Fot. G. Falda)*

Che cosa offre la città, nel suo stato attuale, al turista? Ben poco, se si giudica con occhio adusato alle ricchezze d'arte e di natura di casa nostra; non di meno, qualcosa di pregevole vi trova chi specialmente vi giunge dal Nord, attraverso mille km. e più di percorso superbo per panorami, ma senza alcun interesse per ciò che riguarda l'opera dell'uomo. Per tacere del pittoresco formicolare della folla indigena, attraggono anzitutto l'attenzione del visitatore le due dimore imperiali, il vecchio e il nuovo ghebbì, situati su un poggio. Il vecchio o grande ghebbì, ora sede di Comandi militari, è un complesso pittoresco — seppure di cattivo gusto in molti particolari — di costruzioni del più vario stile, in muratura e in legno, coperte di lamiere. Il così detto osservatorio del Negus e i padiglioni di abitazione fanno pensare alle costruzioni sommarie che usavano nei giardini del nostro '700. Notevole veramente, per una certa sua grandiosità barbarica e per la semplicità della costruzione, è il salone dei banchetti (Adarasc'), che il Negus offriva ai capi, mentre sulla piazza antistante si svolgeva il pantagruelico pasto del popolo. E' un enorme salone a tre navate di eguale altezza e larghezza, ricoperte all'abissina da un traliccio di paletti avvinti tra loro con correggiole di vario colore e nell'insieme di effetto gradevole. In fondo alla navata centrale sorge il trono del Negus, opera grossolana, in legno scolpito, dorato e dipinto a forti colori. Le due facciate sono state stuccate in modo da dar l'illusione di portali di stile vagamente barocco, una mistura di linee che diremo coloniale. Sul versante orientale del poggio il noto mausoleo di Menelik, imponente, ma piuttosto pesan-

ADDIS ABEBA - UNA DELLE PIU' AMPIE VIE DEL CHIASSOSO E POPOLATISSIMO QUARTIERE INDIGENO. (Fot. Luce)

te; una chiesetta del solito tipo abissino a pianta circolare e la chiesa di S. Gabriele. Poco vi è da dire del piccolo ghebbì, fatto costruire recentemente da Tafari, su modelli di tipo '900: l'edificio si presenta bene grazie soprattutto al bel giardino che gli sta dinnanzi. Gli altri edifici pubblici — ministeri, scuole, ecc. — si presentano in genere sotto l'aspetto di modeste villette, spesso costruite in cicca, come per la massima parte le abitazioni anche europee.

ADDIS ABEBA - UNA VIUZZA MOLTO FREQUENTATA. (Fot. Vota)

Per chi non lo sapesse, si chiama cicca un impasto di argilla e fieno macerato per varî giorni, che serve a rivestire l'ingraticciata di pali formante l'ossatura della casa abissina, sia essa a pianta circolare, ellittica o quadrata. Questo metodo di costruzione è così sbrigativo ed economico (e, d'altra parte, non era facile trovare calce e cemento durante il regime del Leone di Giuda), che fu adottato da quasi tutti gli Europei e lo è oggi, in parte e provvisoriamente, anche dagli Italiani. La costruzione di una casetta non richiede, a rigore, più d'un mese, tra lo spianare l'area scelta, piantare i pali, sistemare gli infissi e inzaffare il tutto di cic-

ADDIS ABEBA - PIAZZA DEL LITTORIO. ATTORNO AL VIGILE SFILANO TUTTI GLI AUTOMEZZI DELLA CAPITALE. *(Fot. Vota)*

ca, ricoprire con lamiere il tetto, preparare gli impiantiti, tinteggiare le pareti o tappezzarle. Il risultato è spesso una graziosa villetta, perfettamente adatta al clima locale, seppure di non grande durata. Il principio della costruzione in cicca non è, del resto, sostanzialmente diverso da quello dei vari conglomerati moderni usati specialmente nelle costruzioni coloniali; e la cicca ha il merito di trovarsi sul luogo stesso della costruzione: basta scavare in un punto qualsiasi una buca, ed ecco trovata l'argilla. Ogni Abissino che si rispetti s'improvvisa costruttore della sua dimora.

Varie sono le chiese copte; tre di esse — San Giorgio, SS. Trinità e S. Maria — sono costruzioni di tipo totalmente europeo, pure ricordando all'interno la disposizione delle chiese copte. Altre, come quelle di Medaniè Alem (Salvatore del Mondo), di S. Gabriele, di Teclà Haimanot, della SS. Trinità (vecchia chiesa), di Cusquam Mariam, sono edifici più modesti in muratura e legno, del solito tipo abissino a pianta circolare od ottagonale. All'interno, il santuario, quadrato, è dipinto con ingenue e grossolane figure di Santi, scene del Nuovo Testamento, ecc., secondo sche-

ADDIS ABEBA - UNA VIA DEL QUARTIERE OCCIDENTALE. *(Fot. Vota)*

ADDIS ABEBA - PALAZZO DEL COMANDO SUPERIORE, GIA' DEL PARLAMENTO. (Fot. G. Feld...)

mi tramandati di padre in figlio, che spesso ricordano lontanamente la loro derivazione dall'arte bizantina. La standardizzazione della pittura locale è tale, che in tutta, o quasi, l'Abissinia la figura del Demonio è situata nel lato meridionale del quadrato, a sinistra della porta; mentre il lato nord è per lo più riservato a figure di Santi e Negus a cavallo. Spesso alle scene sacre sono mescolati Menelik, Taitù, Zauditù, Tafari e personaggi della corte imperiale (Abuna, Ras, ecc.). Oltre alla bella cattedrale cattolica, costruita nel 1932-33 per lo speciale interessamento del Pontefice, e ora affidata ai Cappuccini italiani, vi è una bella chiesa greco-ortodossa e una chiesa armena. Le Missioni hanno, in generale, modeste cappelle, che dànno assai poco nell'occhio.

Tra le opere italiane, cospicuo è l'Ospedale « Principessa di Piemonte », fondato dall'Italica Gens nel 1932, come clinica privata, saccheggiato nel maggio 1936, restaurato e dotato di modernissimi impianti e sussidi tecnici medici e chirurgici e tra l'altro di un perfezionato laboratorio per analisi cliniche, microscopiche e batteriologiche e di un aggiornatissimo reparto per radiologia, radioterapia ed elettroterapia. Pur essendo di modesta capienza (ma è in progetto l'ampliamento), esso è tra i più attrezzati e progrediti ospedali di tutta l'Africa. Altra opera italiana di grande importanza è la non lontana Missione della Consolata, fondata nel 1916, che comprende scuole per bambini bianchi e indigeni, asilo infantile, orfanotrofio, brefotrofio, ecc. Qui fanno capo per ora i Missionari della Consolata, sparsi specialmente nell'Uollega, nel Gimma, nel Caffa, ove da vari anni svolgono la loro opera di civilizzazione cristiana e di italianità. Vi sono poi varie missioni protestanti, con scuole, ambulatori, ecc.

Il quadro ora tracciato a grandi linee non sarebbe completo se non si accennasse ai dintorni, assai interessanti: Entotto, con le sue varie chiese; Oletta, con l'Azienda agricola già del Negus, ora dell'O. N. C.; Addis Alem, ove Menelik avrebbe voluto trasferire la capitale; Acachi, Moggio, Adama, sulla linea ferroviaria; il Monte Zuqualà, col celebre convento; Ficcè e il convento di Debra Libanos, ecc. Ma l'importanza turistica di Addis Abeba sarà commisurata alle enormi possibilità che qui si dischiuderanno in breve all'automobilista, di irradiarsi cioè su grandi strade, verso regioni diversissime tra loro, tutte attraenti sia per i panorami, sia per le risorse economiche, sia per la caccia grossa.

Ultimata la costruzione delle strade essenziali, percorribili in ogni stagione, attrezzata la città dal lato alberghiero — programmi questi ormai in avanzata realizzazione — Addis Abeba diverrà ben presto, oltre che un centro di irradiazione della potenza politica ed economica della nuova Italia, an-

ADDIS ABEBA - IL VIALE REGINA ELENA, ORA IN CORSO DI SISTEMAZIONE. *(Fot. Adler e Hambrusch)*

che un centro turistico, che farà sentire la sua forza di attrazione non solo in Italia, ma anche in gran parte del mondo civile. Noi siamo avvezzi a considerare il turismo come un fenomeno essenzialmente legato ai monumenti, ai musei, alle gallerie d'arte, ecc. Esiste, invece, un grande turismo dei paesi lontani e dei paesi nuovi, che non esclude taluni incomodi, ma offre in cambio la possibilità di vivere una vita veramente diversa in ambienti grandiosi, originali, non molto lontani da quelli delle età geologiche e ricchi ancora di novità e di sorprese. E' questo un genere di turismo che oso dire particolarmente adatto alla attuale e alle future dinamiche generazioni della nostra Italia e che si diffonderà certamente in breve per le terre dell'Impero, non solo perchè molti Italiani vorranno conoscere il Paese conquistato con indomito valore dai fratelli combattenti, ma anche perchè, fervendo tanta alacrità di opere e di iniziative, l'A. O. I. sarà presto un grandioso emporio di traffici.

GIUSEPPE VOTA

ADDIS ABEBA - LA VIA BENGASI CON LO SFONDO DEL MONTE UASCIACIA'. *(Fot. Vota)*

LE RIDENTI COLLINE, TUTTE A VITI E AD ALBERI DA FRUTTA, VISTE DA BELVEDERE LANGHE. (Fot. S. Bricarelli)

LUOGHI DA VISITARE LE LANGHE

Chi esamini una carta ferroviaria del Piemonte, potrà notare una zona priva di linee nere, limitata a Sud dalla ferrovia che parte da S. Giuseppe di Cairo e conduce a Ceva ed a Bastia, ad Ovest dalla ferrovia Bastia-Bra, a Nord dalla Bra-Nizza e ad Est dalla Acqui-San Giuseppe di Cairo Montenotte.

Le quattro linee ferroviarie delimitano *grosso modo* la regione piemontese nota sotto il nome di « Langhe »: nota più di nome che per afflusso di turisti.

Molti non conoscono delle Langhe altro che Alba, famosa per i suoi tartufi e le sue fiere gastronomiche; pochi conoscono Cortemilia, il centro più importante della zona; pochissimi le vallate della Bormida, dell'Uzzone, del Belbo. Le conoscono i cacciatori, che vanno alle Langhe a caccia di pernici, di marenghe (pernici rosse), di lepri; i cacciatori locali vi aggiungono lo scoiattolo *(vinvera)*, da essi considerato di non minore pregio dell'altra cacciagione.

La via maestra delle Langhe è costituita dal percorso della strada statale N. 29, che da Alba, attraverso Cortemilia, si congiunge a Piana con la statale N. 30, che da Alessandria conduce a Savona. E' questa la strada più frequentata dai Torinesi che si recano in Riviera, sebbene molti preferiscano ancora quella che attraverso Fossano o Bra raggiunge Ceva e il Colle di Cadibona.

Oltre questa via maestra, le Langhe sono intersecate da alcune strade segnate sulle carte come di grande comunicazione, e sono la Alba-Ceva e la Bra-Dogliani. Una strada di qualche importanza turistica è segnata fra Cortemilia e Ceva, ma risulta assai poco frequentata per il suo andamento tormentato.

Le Langhe meriterebbero una maggiore attenzione da parte dei turisti italiani, che desiderano conoscere a fondo il nostro meraviglioso Paese. Non esageriamo affermando che quello delle Langhe è un piccolo mondo chiuso, il quale, oltre alla bellezza particolare, che lo anima di un singolare fascino, ha una sua vita che gli viene dalla tradizione, vita così serena, così bella, da meritare di esser meglio conosciuta.

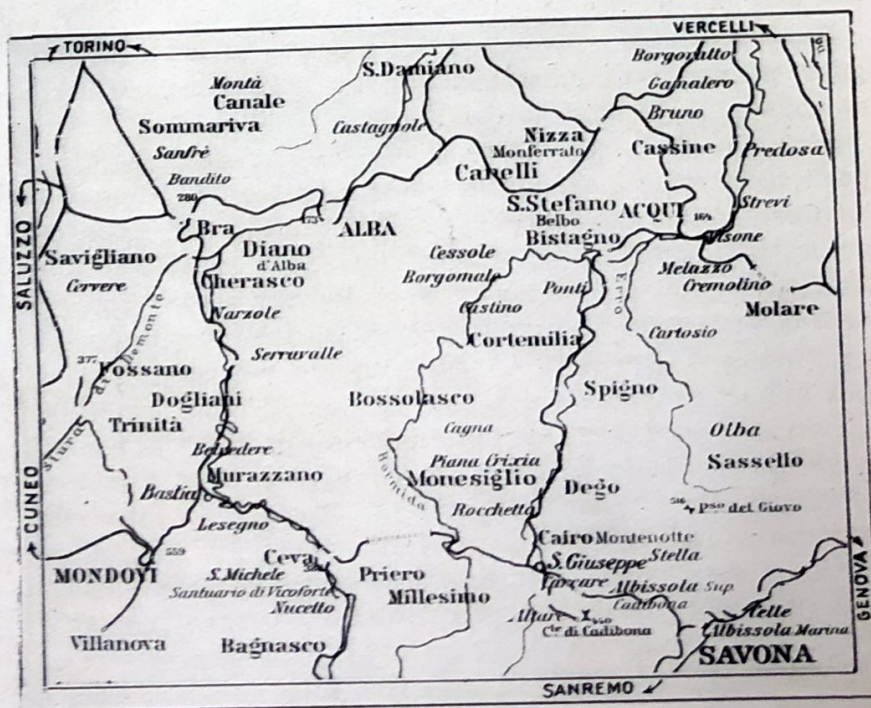
Caratteristico, innanzi tutto, l'aspetto della regione: un'arida enciclopedia vi dirà che la sua altezza media è di circa 500 m. s. m. e che nessuna delle sue cime si eleva sino ai mille. In realtà, tutte le Langhe

LE TORRI E I CAMPANILI DI ALBA, QUASI A SPECCHIO NEL TANARO; IN LONTANANZA, SI PROFILANO LE COLLINE DELLE LANGHE.

sono una successione ininterrotta di monti e di valli; un mare in tempesta, con onde colossali. Non si può percorrere un tratto di dieci chilometri senza avere scavalcato un colle di 700 m., per declinare poi a 300 e risalire subito dopo ai 500 o 600.

Ne deriva che ad ogni momento si presenta un paesaggio nuovo e caratteristico, che solo dopo qualche giorno si impara ad apprezzare. Quando si sale ai 700 m. si vedono sgroppate di monti all'infinito e se l'altura è sul limite esterno delle Langhe, si dominano la pianura o il mare lontano. Aggiungendo a questo rapido mutare del paesaggio il giuoco frequente delle nuvole e del sole, dovuto al clima ventoso e instabile, si può facilmente immaginare l'incanto dei panorami che ne risulta.

Al viandante che, in una limpida mattina di inverno, dopo aver percorso la strada da Montezemolo a Murazzano, sbuca sopra Dogliani, si presenta uno spettacolo che non ha nulla da invidiare ai più superbi delle Alpi. Quasi a picco, sotto la strada, si spiega la pianura piemontese, coronata dalla maestosa formidabile lontana barriera alpina, tutta scintillante delle sue nevi e dei suoi ghiacciai e dominata dal caratteristico picco del Monviso.

Quando, ai primi barlumi di una fredda alba autunnale, ci si affaccia a Cagna per discendere a Piana, l'infinita serie di valli che si aprono alla vista, intersecate da pigre nuvole basse che lasciano scoperte solamente le cime, presentano una visione indimenticabile.

DOGLIANI, NELLA SUA CONCA UBERTOSA DI PINGUI VIGNETI, PRODUTTORI DEL CLASSICO « DOLCETTO ». (Fot. S. Bricarelli)

La natura stessa delle Langhe ha caratteristiche proprie, inconfondibili. Il terreno tufaceo è inciso per ogni dove da vaste erosioni. Queste erosioni, di un colore azzurrino, soprattutto a fondo valle, dànno al paesaggio un senso di desolazione; ma là dove il bosco, il campo, la vite la vincono sul tufo, la vegetazione è rigogliosa e bellissima.

A primo aspetto, le vallette brulle, tutte intagliate dai solchi delle acque, appaiono tristi, ma hanno anch'esse un loro sottile fascino poetico nell'immobilità delle forme, in cui le ombre e il sole proiettano pennellate violente. L'azzurro del tufo armonizza con il colore olivastro dei lunghi filari delle vigne, disposte a gradini ed a scaglioni, mentre se ne staccano vivamente i ciuffi dei castagneti secolari e le ombre oscure delle abetaie. In fondo ad ogni valle spumeggia o mostra il suo letto ghiaioso un torrentaccio tumultuoso o arido.

Mentre le strade corrono sulle dorsali o sul fondo valle, i paesi sorgono, di solito, sulle cime dei colli, intorno alle loro chiesette; e poichè le case coloniche sono assai distanziate le une dalle altre, si comprende come si possa percorrere una strada delle Langhe senza scorgere un paese o una casa, mentre e paesi e case esistono sui monti che fanno corona.

Per chi parta da Alba, ecco, dopo qualche chilometro, l'erta che dai 173 m. porta ai 600 di Borgomale. (La rocca a piombo e a difesa del passo, è ora una casa colonica). Il turista non ha ancora preso respiro, che già, percorrendo i tornanti, scende nella valle del Belbo, a poco più di 200 metri, e appena varcato il ponte sul fiume omonimo, di nuovo sale fino ai 600 di Castino; e dopo una breve dorsale, ancora le ampie svolte per discendere ai 250 di Cortemilia.

Cortemilia (il *Castrum romano*, della *Cohors Aemilia*) merita una, pur breve, visita. La città è divisa dalla Bormida: sulla riva sinistra è la città antica, co' suoi portici massicci e bassi, poggianti su grosse colonne, l'una diversa dall'altra e sicuramente derivanti da costruzioni o templi romani, coi suoi palazzotti che ancora mostrano qua e là tracce di costruzioni latine; dall'altra parte la città più moderna, co' suoi alti portici, che sembrano ancor più alti nella strettezza delle vie. Begli affreschi qua e là sui muri e, nelle piazze, cataste di legna e bottai al lavoro.

Proseguendo da Cortemilia, lungo la valle dell'Uzzone, eccoci ad affrontare, prima di Pezzolo, la salita che conduce a Cagna. Siamo di nuovo risaliti ai 600 m., ma il turista, distratto, non ha visto il piccolo cartello del T. C. I., che a sini-

DALLA STRADA BRA-CEVA: I COLLI DELLE LANGHE E, NEL FONDO, LA CATENA DELLE ALPI MARITTIME. *(Fot. S. Bricarelli)*

GIOCONDA FIORITURA DI PRIMAVERA FRA LE CASE DI BORGOMALE, NELLA RIDENTE VALLE DEL BELBO. *(Fot. S. Bricarelli)*

IL PAESETTO DI BORGOMALE, SULLA STRADA DA ALBA A CORTEMILIA. (*Fot. S. Bricarelli*)

stra della strada indica a 2 km. Gorrino. Se avesse percorso il breve tratto, si sarebbe trovato dinanzi ad un castelletto medioevale, dalla massiccia torre quadrata aperta su di una loggia, che ricorda assai da vicino quelle dell'Umbria, e sull'ampia scalea che sale alla Chiesa avrebbe potuto cogliere la malva profumata.

Poco più oltre il turista, frettoloso, non ha visto a destra la strada che conduce alla Madonna del Todocco, dove avrebbe trovato i più fantasiosi «*ex voto*». Siamo nel cuore delle Langhe, a 760 m. sul m., donde si gode un panorama incantevole. Soltanto dopo Cagna, scendendo a Piana Crixia, dopo aver ammirato il «fungo» (una grossa pietra sostenuta da un gambo eroso), ci si trova sulla strada meno tormentata, che attraverso Cairo, va al Colle di Cadibona ed a Savona.

Ma per chi voglia conoscere un poco meglio le nostre Langhe, consigliamo un'altra via, troppo poco nota, sebbene vi passi ogni giorno una solitaria corriera; quella cioè che, partendo da Cortemilia, lascia a Pezzolo la strada statale e percorre tutta la valle dell'Uzzone, attraversando soltanto a valle Scaletta, mentre i soliti paeselli sono acquattati sui monti. Da qui la strada si interna nella stretta dei colli e sembra quasi dover finire contro la giogaia. Poi, con ardite giravolte si inerpica sulla montagna, risale ai 700 m., e ad un tratto si affaccia sulla valle della Bormida.

Si apre questa grande valle a perdita di vista ed è tutta dominata dai ruderi del Castello del Carretto; una delle tante vestigia feudali, a cui fa riscontro, in lontananza, il diruto Castello di Cairo. Non è qui luogo a richiamare la storia; ma come tacere delle rocche di Cosseria e di Montezemolo, cantate dal Carducci?

Il tufo delle Langhe è quasi sempre segnato da linee trasversali di arenaria durissima: questo materiale, che si presenta in lastre stratificate, e quindi pronto all'uso, serve come materiale edilizio per le case, che si costruiscono «a secco»; ed è prodigiosa l'arte con la quale i muratori del luogo riescono, non solo a creare gli spigoli vivi dei fabbricati, ma persino le volte, senza altro materiale che questa arenaria. E poichè il tetto è pure di arenaria, tutte le case appaiono grigie e nere: un po' torve come i castellacci, se non sono ravvivate da qualche albero di alto fusto o da geranî scarlatti alle finestre.

Abbiamo detto che le case sono generalmente distanziate. La proprietà è, infatti, frazionata, e in ogni casa colonica non vivono più di una o due famiglie, con intorno il podere, che comprende tutti gli elementi della piccola azienda: i campi da grano, segale e grano turco, il grande vigneto, il prato per il pascolo, il bosco e l'orto do-

mestico, vicino al pozzo, dove non manca mai la macchia colorata delle zinnie o della salvia e dove si ergono superbi i girasoli.

Le case sono congiunte fra loro con le strade maestre da mulattiere sovente ripide e malagevoli, ed è fortuna che una volta all'anno si debbano riattare per il passaggio della trebbiatrice.

In questo ambiente, la vita si svolge assai semplice e serena. Alla domenica si scende, o si sale, al paese per la Messa, che in varie occasioni non è detta nella chiesa parrocchiale, ma in una delle tante cappelle sparse qua e là per i monti. (Oh, deliziose chiesette, che alzano il loro minuscolo campanile sul verde dei campi o sulle bionde messi mature, o si nascondono tra i contorti alberi dei castagni!).

Nelle Langhe l'ospite è gradito ed accolto con festosa cordialità. Ogni casa ha il suo forno per cuocere il pane, la madia tradizionale, e sempre pronta la tovaglia di bucato e il bicchiere di vino fresco che vien di cantina. Le capre provvedono il latte per i saporiti formaggi; il pollaio, le uova; le arnie, il miele; il frutteto, le mele e le noci. Ogni raccolto è occasione di festa. Dove si trebbia convengono i vicini a porgere aiuto, a dividere i lieti pasti e a trascorrer la sera in veglia. Lo stesso avviene in occasione della sfogliatura

CORTEMILIA: LA TORRE E I RUDERI DEL CASTELLO, DALLA STRADA CHE ATTRAVERSA LA BORMIDA.

SCALETTA UZZONE, A 405 M. S. M., NEL CUORE DELLE LANGHE. *(Fot. Fumagalli)*

MOMBARCARO, IL PIU' ALTO PAESE DELLE LANGHE: E' A 896 M. S. M., A 10 KM. DA MONESIGLIO. (Fot. S. Bricarelli)

del granturco, che si fa all'aperto sull'aia, al suono di gioconde canzoni, e nella complice ombra si intessono gli idillii.

Per la vendemmia accorrono le donne e i giovanetti, e si merenda nella vigna, sulle ampie lenzuola distese per terra. E come è saporoso il dolce dell'uva misto all'aspro sapore dell'aglio, sparso abbondantemente sulle fette di pane casalingo!

Quando viene l'inverno, le serate sono lunghe negli sparsi casolari montani. Il clima, assai rigido, nonostante la modesta altezza dei monti, invita alle veglie intorno al focolare.

Nelle Langhe si incontrano gli ultimi «trovadori» nei cantastorie che vanno a veglia; che raccontano, tra un bicchiere di vino ed una manciata di castagne arrostite sulla brace, inverosimili romanzi a puntate, che possono durare intere settimane.

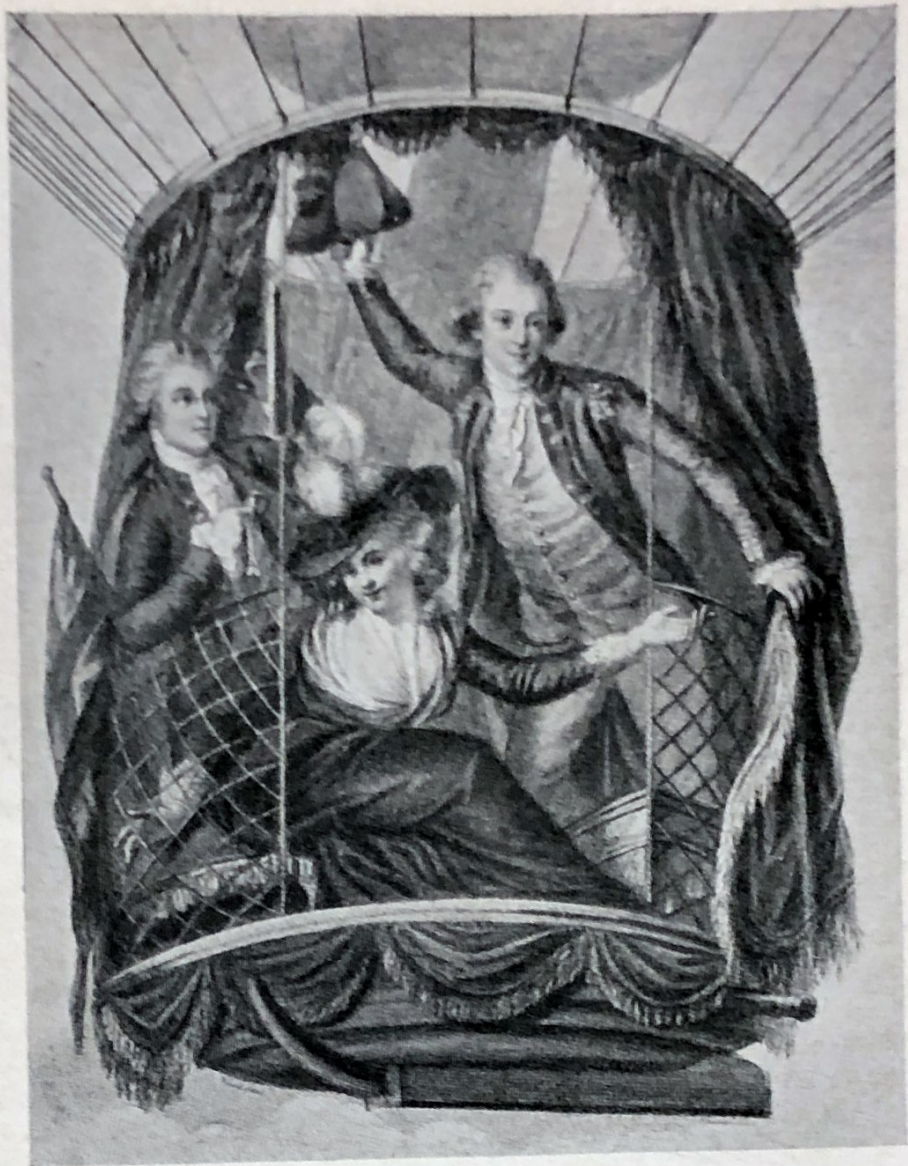
A carnevale non mancano le consuete festicciole da ballo; l'orchestra consiste naturalmente in una fisarmonica; ma i maestri di quest'arte sono veramente di eccezione, ed alcuni intervengono alle feste chiamati dalle loro cascine, distanti ore ed ore di cammino. I più celebri fra questi virtuosi hanno discepoli che vanno a suonare dai clienti di minor conto. La stanza da pranzo o il granaio, liberati dai mobili e illuminati da una modesta lampada a petrolio appesa al soffitto, una tavola contro la parete ed una sedia sopra, è tutto quanto occorre per l'orchestra. I balli sono a ritmo veloce, ma interminabili: solo a tarda notte le ultime risate si perdono lungo le strade che irradiano dalla casa dell'ospite.

Gli altri aspetti della vita sono quelli sani e duri dei campi: le fatiche dell'aratro, della semina, del raccolto; le infinite cure della vigna e, come premio, il sapido borbottare del mosto nei grandi tini.

ALDO FUMAGALLI

... OGNI CASA HA IL SUO FORNO PER CUOCERE IL PANE... (Fot. Fumagalli)

VINCENZO LUNARDI, ACCOMPAGNATO DA DUE CORAGGIOSI AMICI, EFFETTUA, NEL 1789, LA SUA TERZA ASCENSIONE AEREA SU LONDRA.

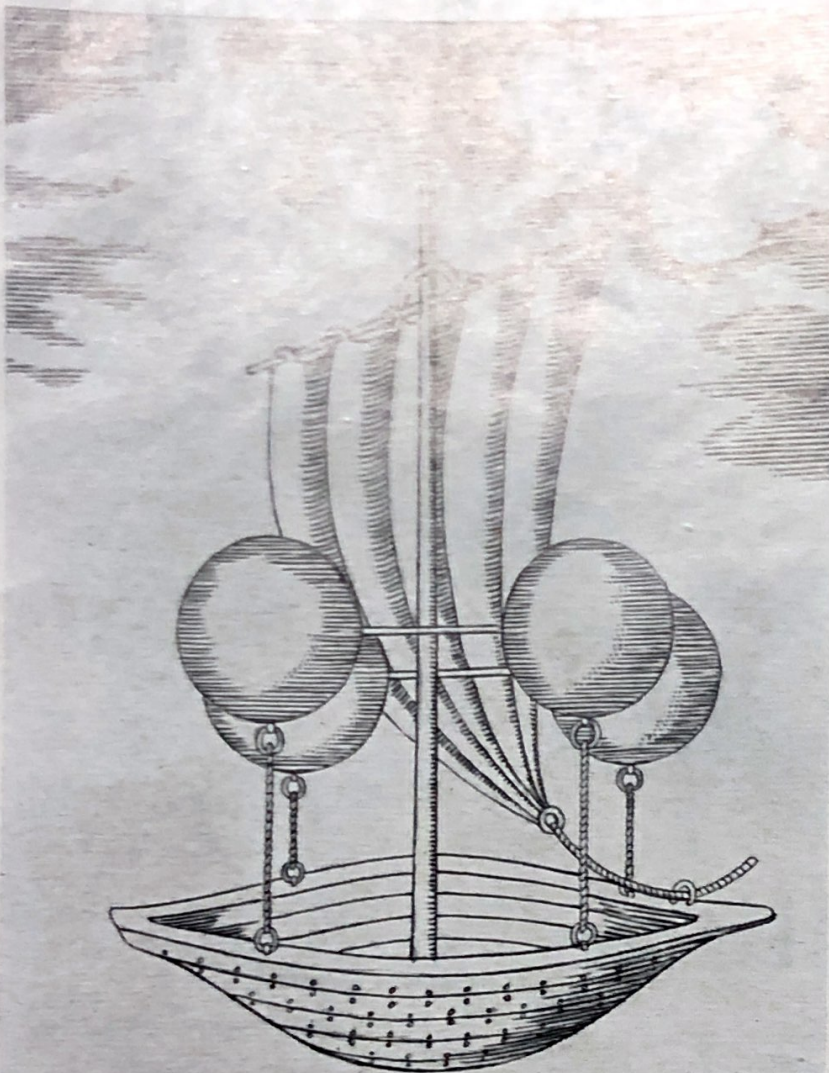
(Rigaud pinx. - F. Bartolozzi sculp.).

LA CONQUISTA DELL'ARIA

L'uomo, nello stesso giorno in cui Dio lo creò, fu invincibilmente attratto dalla visione superba della volta celeste, piena di fascino e di mistero. L'umana creatura, legata da vincoli indissolubili al suolo che essa è condannata a calpestare, ha inconsciamente prima, scientemente poi, levato gli occhi in alto, verso l'immenso cielo azzurro, dove risiede Dio onnipotente e dove si aggirano il sole, la luna e le stelle, mondi sconosciuti e tremendi, da cui — secondo gli antichi — scendono sulla terra gli influssi benefici e gli influssi maligni. Attraverso quell'azzurro ci vengono la luce ed il calore, la neve e la grandine, la pioggia e il temporale, coi fulmini di Giove tonante, fenomeni paurosi che bastano ad accendere la fantasia dell'omuncolo, misero abitatore del globo terrestre. Dalla contemplazione al desiderio di approfondire la conoscenza il passo è breve, e l'uomo sentì il bisogno prepotente di conquistare l'aria e di andare un po' a vedere che cosa c'era lassù nelle celesti altezze, dove l'occhio non arriva ed il misterioso infinito incomincia.

Il mito di Dedalo ed Icaro prova questa suprema aspirazione dell'umanità, e con esso la provano tutte le altre leggende che fiorirono nei secoli e tennero accesa la fiamma della speranza, pur senza avvicinare di un passo l'agognata soluzione del problema della navigabilità dell'aria.

Problema che i romanzieri di tutti i tempi tentarono di risolvere per conto loro, dando libero sfogo alla fantasia, ed immaginando i più curiosi e straordinari sistemi per sollevarsi nell'aria. Ricordate le allegre e pur profonde invenzioni di Cyrano di Bergerac? Quali sono i suoi tre mezzi infallibili per viaggiare verso la luna? Circondare la sua navicella di fiale piene di rugiada, che il sole aspira ed attrae verso di sè insieme coll'uomo: costruire un grande uccello di legno che s'innalza agitando le ali: disporre intorno al suo apparecchio dei fuochi di artifizio, e con le loro successive esplosioni spingere in alto

a sbalzi macchina e viagg[illegible]. A questo proposito, l'artificiere Ru[illegible] di [illegible] di aver potuto, a [illegible] di [illegible], far [illegible] aria a 200 metri un mon[illegible] quillamente per [illegible] di un [illegible] vero?

E saranno [illegible]

il quale, nel 66 dopo C., avrebbe volato alla presenza di Nerone? O quelle anteriori di Archita di Taranto, che nel quarto secolo avanti Cristo, dopo avere inventato il cervo volante, avrebbe saputo costruire una colomba di legno che volava come un uccello in carne ed ossa?

E ricordiamo ancora, poichè si tratta di un Italiano, la macchina volante inventata nel 1670 dal padre Pietro Lana da Brescia, formata da una navicella destinata ai passeggeri e sostenuta da quattro grandi sfere cave di sottile lamiera [illegible], in cui si doveva operare il vuoto.

[illegible] di poeti, sogni di scienziati, improv[illegible] di umoristi non cavarono il ragno dal [illegible] al giorno in cui la chimica ci mise lo zampino e creò il mezzo più leggero dell'aria, capace, quindi, di sollevare il peso della macchina. Il grande chimico inglese Cavendisch, dopo molte ricerche e profondi studi, riesce nel 1766 ad isolare l'idrogeno dall'aria; e subito un geniale Italiano intuisce la applicazione pratica della grande scoperta alla navigazione aerea. Tiberio Cavallo, nato nel 1710 a Napoli e morto a Londra nel 1809, si dà con passione allo studio della fisica e conclude un suo ciclo di esperienze ottenendo il sollevamento di bolle di sapone riempite d'idrogeno, e più tardi di palloncini di *baudruche*, precedendo così di molti anni i fratelli Montgolfier. Gli esperimenti di Tiberio Cavallo sono documentati da numerose pubblicazioni, tra cui una Storia degli Aerostati, edita nel 1784, in cui egli divina tutti i servizi che l'aeronautica potrà rendere all'umanità, e ne precisa i limiti e gli scopi. W. de Fonwielle, nel suo bel libro sulla navigazione aerea, tributa un caloroso omaggio a Tiberio Cavallo, scrivendo di lui: « *Le nom de ce savant sympathique et intelligent est beaucoup plus digne de figurer dans l'histoire de la navigation aérienne que celui de Dédale et d'Icare* ».

Ed ora, lasciando da parte le leggende ed i precursori, tratteggiamo a grandi linee il cammino dell'aeronautica dalla scoperta dei fratelli Montgolfier ai giorni nostri.

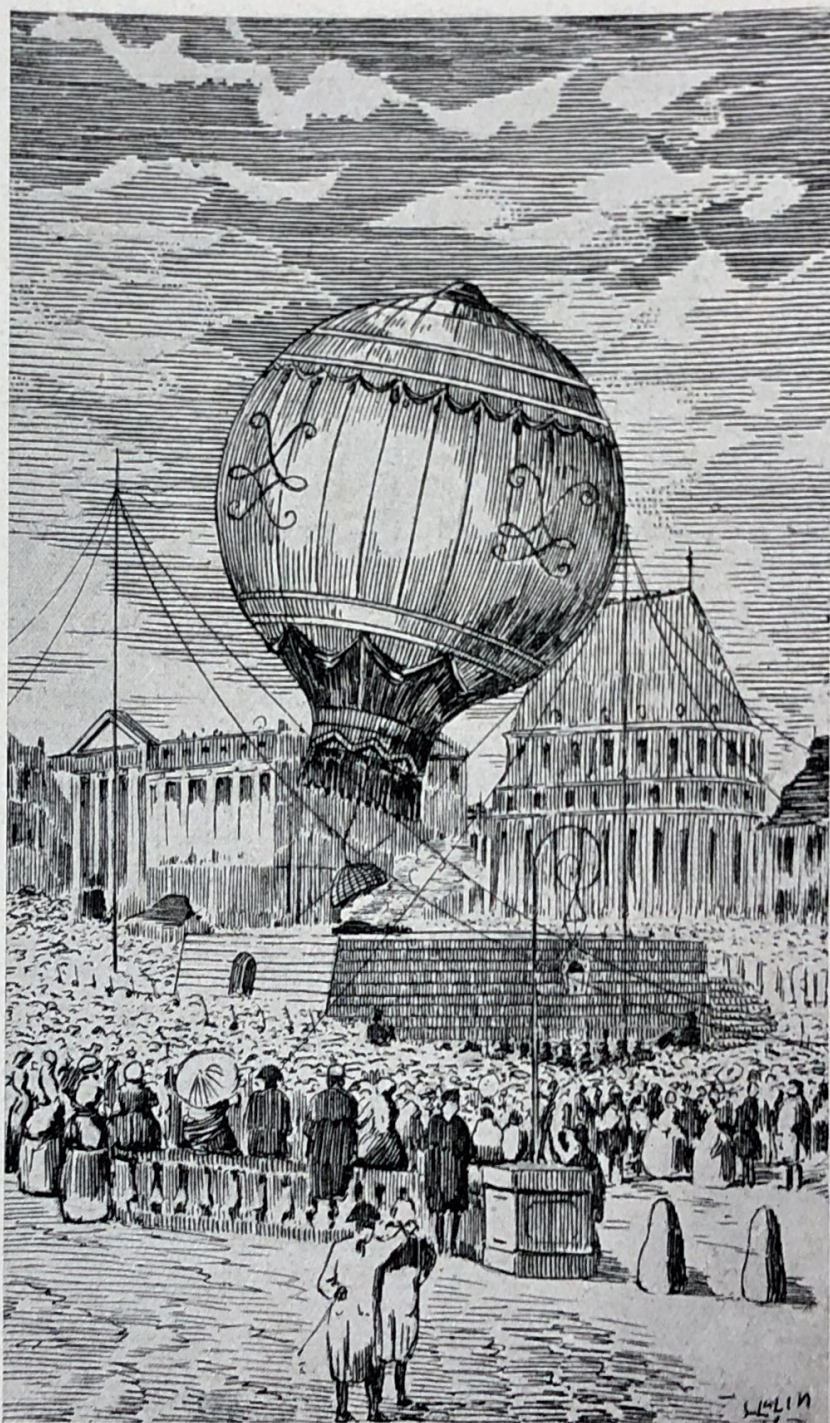
I fratelli Giuseppe e Stefano Montgolfier nacquero rispettivamente nel 1740 e 1745 a Vidalon-les-Annonay, dove il primo di essi fu poi direttore di cartiera. Spiriti indagatori, essi volsero la loro attenzione a tutti i fenomeni che potevano aver relazione con la navigabilità dell'aria. Naturalmente la leggenda ha lavorato di ricamo sulle prime esperienze dei fratelli Montgolfier, per cui si racconta, ad esempio, che Giuseppe, avendo messo una camicia ad asciugare sul camino, la vide gonfiarsi come un pallone, sfuggire alle mani del suo legittimo proprietario, che cercava di trattenerla, e volarsene verso il cielo.

LA « NAVE AEREA » DEL GESUITA BRESCIANO PIETRO FRANCESCO LANA (1670).

Una seconda versione delle esperienze dei due fratelli, meglio rispondente a verità, è questa: essi, attenti osservatori dei fenomeni della natura ed in particolar modo del comportamento delle nuvole, che salgono leggere verso il cielo, avrebbero costruito un globo di carta, materia impermeabile ai gas, e riempitolo di vapor d'acqua, lo avrebbero visto salire. La rapida condensazione del vapore, con relativa caduta dell'involucro, li fece persuasi di non essere quella la soluzione cercata. Ed allora pensarono all'aria calda e calcolarono che un certo volume d'aria contenuto in un involucro, quando sia portato ad una temperatura di 100 gradi, si dilata rapidamente ed occupa uno spazio doppio, diminuendo di metà il suo peso relativo. A conclusione dei loro studî, essi costruirono in Avignone, nel 1782, un parallelepipedo di carta, il quale, riempito di aria calda, salì rapidamente nello spazio. Tentarono allora un'esperienza più in grande, ed il 5 giugno 1783, sulla piazza di Annonay, presente tutto il popolo della piccola città, un pallone di 800 metri cubi salì al cielo tra frenetiche acclamazioni degli spettatori, increduli fino a quel momento della possibilità di solcare le vie dell'aria.

Questa prima esperienza, che segna veramente la nascita della navigazione aerea, fu seguita da un altro grande avvenimento, e cioè il lancio, avvenuto il 27 agosto 1783, di un pallone, « Le Globe », ideato dal fisico Charles e costruito dai fratelli Robert. Il pallone di Charles, a differenza di quello dei fratelli Montgolfier, era gonfiato ad idrogeno. Tutta Parigi era affluita al campo di Marte per assistere al mirabile evento.

La caduta di questo primo apparecchio aereo diede luogo ad una scena tragicomica, che fece a lungo le spese dei commenti caustici dei Parigini. Scesa a Gonesse, la macchina misteriosa fu avvistata da alcuni contadini, i quali, terrorizzati, chiesero l'intervento del curato. Fu organizzata una processione, che si fermò a distanza per esorcizzare il terribile mostro. Ma poichè le preghiere a nulla approdarono, un animoso, armato di fucile, sparò un colpo nell'involucro semi sgonfiato, dopo di che, fu vista la grande massa tremolante afflosciarsi lentamente ed esalare l'ultimo respiro, « con un altissimo grido » dissero testimoni oculari. Tosto il gruppo le fu sopra ed a colpi di forca, di zappa, di bastoni la distrusse, trascinando trionfalmente i resti in paese.

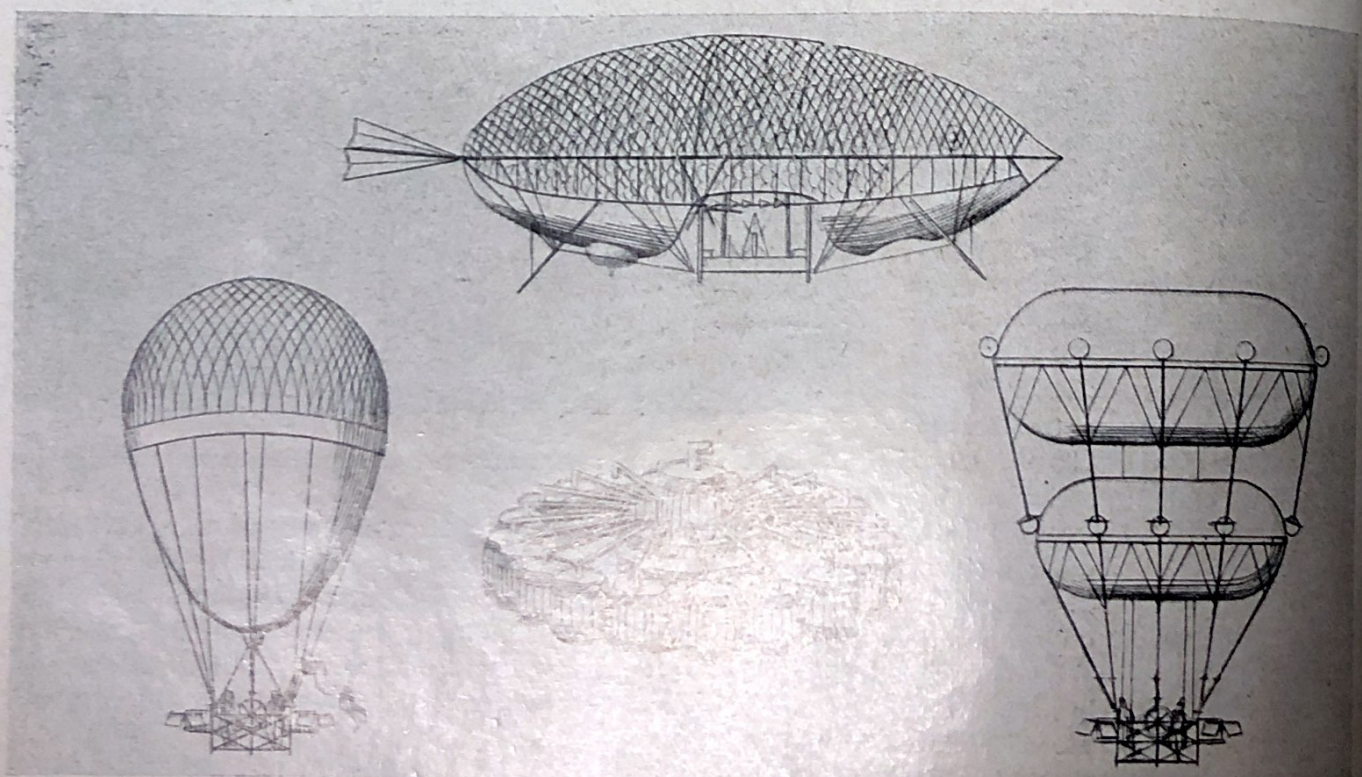
La consacrazione definitiva del genio dei fratelli Montgolfier si ebbe il 19 settembre 1783, giorno in cui un enorme sferico da loro costruito si innalzava dal cortile del castello di Versailles, alla presenza del Re e di tutta la Corte. Il pallone era magnifico, dipinto in azzurro, con ornamenti in oro, e portava appesa una cesta di vimini contenente un montone, un gallo ed una capra, che furono così i primi esseri viventi a conoscere, se non ad apprezzare, le emozioni del volo.

IL PALLONE DEI FRATELLI MONTGOLFIER, IL 19 SETTEMBRE 1783, A VERSAILLES.

Grandi furono le difficoltà incontrate da Pilâ-

« FLOTTA AEROSTATICA DI DUPUIS-DELCOURT (NOVEMBRE 1824) - APPARECCHIO PER VOLARE DESCRITTO DA RETIF DE LA BRETONNE (1780 C.) - UNA DELLE CURIOSE E SPETTACOLARI « ASCENSIONI EQUESTRI » EFFETTUATE DA TESTU-BRISSY, NEL 1785, A PARIGI.

tre de Rozier per ottenere il permesso dalle competenti autorità, quando espresse il desiderio di partire egli stesso in volo. Finalmente, dopo lunghi dibattiti, il 4 novembre 1783 il suo voto era esaudito, ed egli, accompagnato dal Marchese d'Arlandes, spiccava il volo dal castello della Muette, legando così il suo nome alla storia del progresso umano. Di questa arrischiata impresa, che durò esattamente 21 minuti, ci lasciò un curioso ed umoristico racconto il suo compagno di volo marchese d'Arlandes.

Il viaggio degli arditi aeronauti dimostrò una volta di più che le mongolfiere, come ormai si denominavano i palloni ad aria calda, erano inadatte e pericolose per i lunghi viaggi e per le grandi altezze, e la tecnica si orientò decisa-

SOPRA: AEROSTATO DIRIGIBILE PROGETTATO DAL BARONE SCOTT, NEL 1789 - SOTTO, AI LATI: AEROSTATI USATI IN ALCUNE ESPERIENZE ESEGUITE A BRUXELLES, IL 27 SETTEMBRE 1847 - IN MEZZO: CURIOSO APPARECCHIO PER LA PRODUZIONE DELL'IDROGENO.

mente verso la costruzione di palloni gonfiati con idrogeno.

Fu su uno di questi che Charles, il fisico insigne, illustre pioniere dell'aeronautica, accompagnato da Robert, si innalzò dal giardino delle Tuileries. La sua ascensione durò parecchie ore e i due aeronauti, liberi dalla preoccupazione di attizzare ed alimentare il fuoco, poterono dedicarsi ad osservazioni scientifiche, recando poi a terra una preziosa messe di dati, i primi raccolti durante un viaggio aereo.

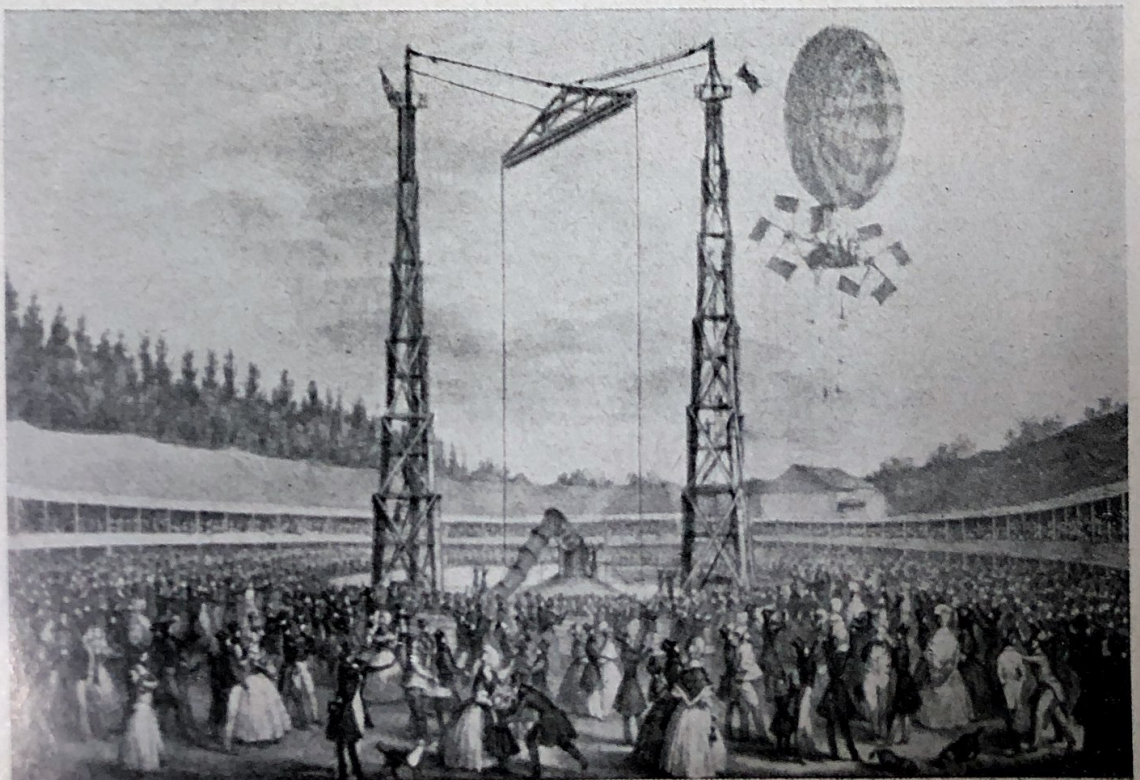
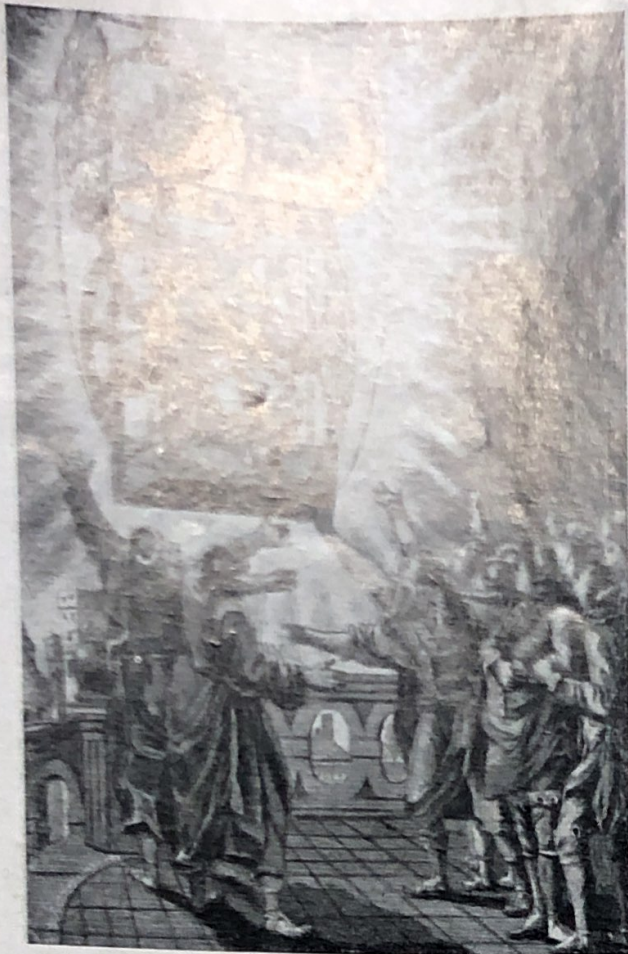
Dopo questi coraggiosi tentativi, che iniziano la conquista dell'aria da parte dell'uomo, è un continuo susseguirsi di invenzioni e di perfezionamenti per rendere sempre più sicura e feconda la navigazione aerea. La brevità dello spazio non mi concede di oltrepassare i limiti di una modesta cronologia.

Ricorderò, quindi, la tragica morte di Pilâtre de Rozier, la prima vittima umana delle macchine volanti, precipitato da cinquanta metri di altezza per la rottura dell'involucro, mentre stava esperimentando un suo apparecchio combinato ad idrogeno ed aria calda. Egli non ebbe modo di rendersi conto della efficacia del suo sistema, ma è evidente l'enorme pericolo da lui corso tenendo un focolare acceso sotto un pallone gonfio di idrogeno, per quanto focolare e gas potessero essere lontani uno dall'altro. Ricordo che al fisico Charles si deve l'invenzione dell'uso della zavorra, della valvola superiore di scarico e dell'orifizio di appendice per la fuga del gas in eccedenza.

Quasi contemporaneamente il tenente Meusnier, giovane studioso membro dell'Accademia delle Scienze, inventa il palloncino compensatore, per mezzo del quale diventa possibile far salire o scendere il pallone senza sprecare gas.

LA SIGNORA S. BLANCHARD ESEGUE UN FORTUNATO VOLO AEROSTATICO A MILANO, LA SERA DEL 15 AGOSTO 1811.

Mediante questo perfezionamento, il pallone a gas acquista un certo grado di dirigibilità, consentendo la manovra ascendente e discendente, la ricerca di correnti favorevoli alla marcia dell'aerostato in un senso piuttosto che in un altro. Egli espone anche un suo progetto di dirigibile

VOLO DELL' AERONOCCHIERE MUZIO MUZZI ESEGUITO IN BOLOGNA NELL' AUTUNNO DEL 1838.

« IL FILOSOFO SENZA PRETESA » - MACCHINA AEREA PROGETTATA, NEL 1775, DAL PARIGINO L. DE LA FOLLIE.

azionato da un gruppo di eliche manovrate a mano da una squadra di uomini. La forma del suo dirigibile ad elissoide è identica a quella usata ai nostri tempi.

Robert s'impadronisce dell'idea di Meusnier e costruisce un apparecchio, che avrebbe dovuto mettersi in movimento per mezzo di remi speciali mossi dall'equipaggio. Il 15 marzo 1784 si alza dal parco di Saint-Cloud, in compagnia del Duca di Chartres, ma per difetti gravi di costruzione i due aeronauti rischiano la vita e non possono provare la dirigibilità del loro apparecchio.

Il 15 gennaio 1785 Blanchard spicca il volo a Douvres, e dopo un'ora scende a Guines, avendo compiuto per la prima volta e senza incidenti la traversata del passo di Calais.

È giusto ricordare ancora un grande aeronauta italiano, il conte Francesco Zambeccari bolognese, spirito irrequieto ed avventuroso, che tutta la sua vita dedicò allo studio dell'aeronavigazione, e dopo molte ardite ascensioni trovò la morte l'anno 1812, precipitando dal suo apparecchio in fiamme.

A partire dai primi dell'800, le ascensioni aeree diventano un fatto ordinario e consueto: incessanti sono i progressi apportati ai palloni ed imponente il complesso di osservazioni scientifiche compiute durante le ascensioni.

L'aeronautica fu usufruita, fin dai suoi inizi, a scopi di guerra. Dopo approfondite e concludenti esperienze, i commissari della Rivoluzione crearono, nel 1793, la prima compagnia aerostieri, che rese grandi servizi per l'osservazione e la segnalazione dei movimenti del nemico. Il pallone usato per la prima volta nella battaglia di Fleurus dagli aerostieri della Rivoluzione è il degno antenato di quella gloriosa serie di palloni-drago inventati dal Parseval in Germania, che scrissero meravigliose pagine di ardimento nella guerra mondiale.

Mezzi aerei furono largamente usati da Napoleone III nella campagna d'Italia e dagli Americani nella guerra di secessione. Durante l'assedio di Parigi, nel 1870-71, i palloni resero grandi servigi agli assediati, permettendo le comunicazioni regolari con la provincia e offrendo il modo a Gambetta di uscire dalla città assediata, per dedicarsi alla organizzazione della resistenza armata nell'interno del paese.

Rapidamente, poi, si diffuse e si perfezionò l'uso del pallone, grazie alle osservazioni scientifiche, avverandosi così quanto aveva scritto Ti-

AEREOSTATO INVIATO DAI BOLOGNESI FABBRI, GUALTIERI E CAMPAGNOLI ALL'ESPOSIZIONE UNIVERSALE DI PARIGI (1878).

berio Cavallo fin dal 1784: « *Les physiciens qui veulent étudier les grands phénomènes atmosphériques, les vents, les pluies, la foudre, la grêle, apprendront avec quel avantage on les considérera dans les lieux même ou ils se produisent* ».

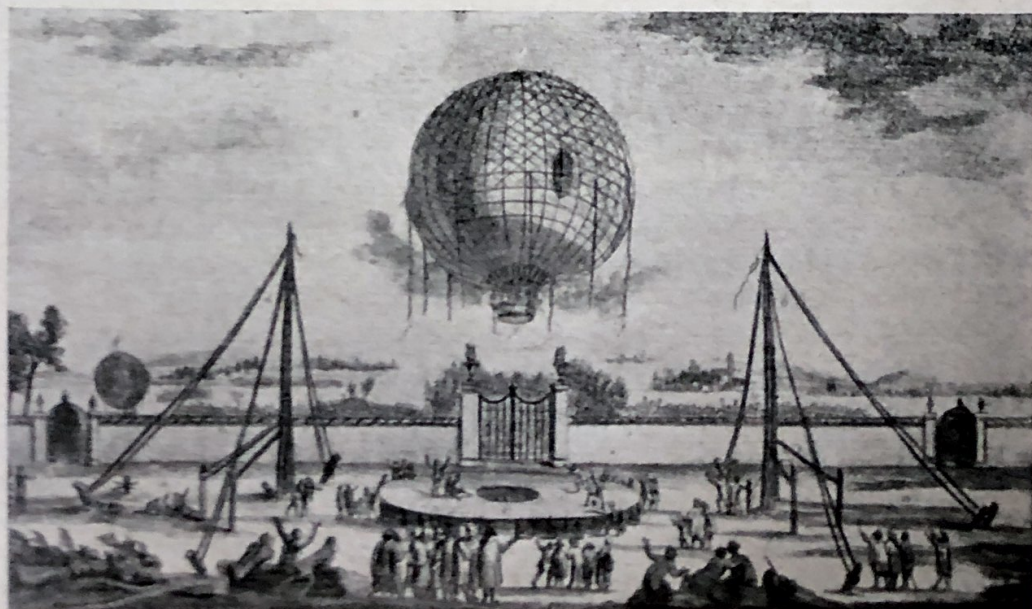
Le più grandi vittime di questi viaggi aerei, a scopo semplicemente scientifico, furono gli appartenenti all'equipaggio dello « Zenith », sferico costruito per ascensioni ad alta quota dalla Società Francese di Navigazione Aerea. Croce-Spinelli e Sivel, compagni di Gastone Tissandier in questo drammatico viaggio aereo, furono trovati cadaveri nella navicella, senza che il superstite Tissandier potesse spiegare i motivi esatti della loro fine. Si suppone che essi, raggiunta una grande altezza, siano stati intossicati dal gas che usciva dall' appendice dell' involucro. Dopo questa catastrofe, le ascensioni ad alta quota furono riprese, ma con tutte le precauzioni che la conservazione della vita degli aeronauti richiedeva.

Ricordo ancora un' altra gloriosa vittima della scienza. Il sacrificio di Andrée, il quale, partito su uno sferico dalle isole Svalbard il 30 giugno 1897, col preciso intento di sorvolare il Polo Nord, non doveva più ritornare alla base.

Nè va dimenticato il professor Picard e tutti gli altri animosi che, dopo di lui, affrontando rischi non comuni, hanno intrapreso l'esplorazione della stratosfera, nell'intento purissimo di apportare nuovo materiale al patrimonio delle conoscenze umane.

LA « MINERVA », GIGANTESCA E FANTASIOSA NAVE AEREA PROGETTATA DAL CELEBRE AEREONAUTA E PARACADUTISTA FIAMMINGO ROBERTSON NEL 1800 CIRCA.

Le scoperte e le invenzioni in questo campo hanno infatti aperto la via a quella gloriosa e superba conquista, che i dirigibili prima e gli aeroplani poi hanno felicemente conclusa.

CARLO BISCARETTI DI RUFFIA

MONGOLFIERA RIPRODOTTA DAGLI « OPUSCOLI » DI A. GERLI, EDITI NEL 1785 DALLA STAMPERIA REALE (BODONI).

LA LITORANEA LIBICA NEI PRESSI DI EZ-ZÁUIA. *(Fot. M. De-Lucca)*

L'AVVENIRE TURISTICO DELLA LIBIA

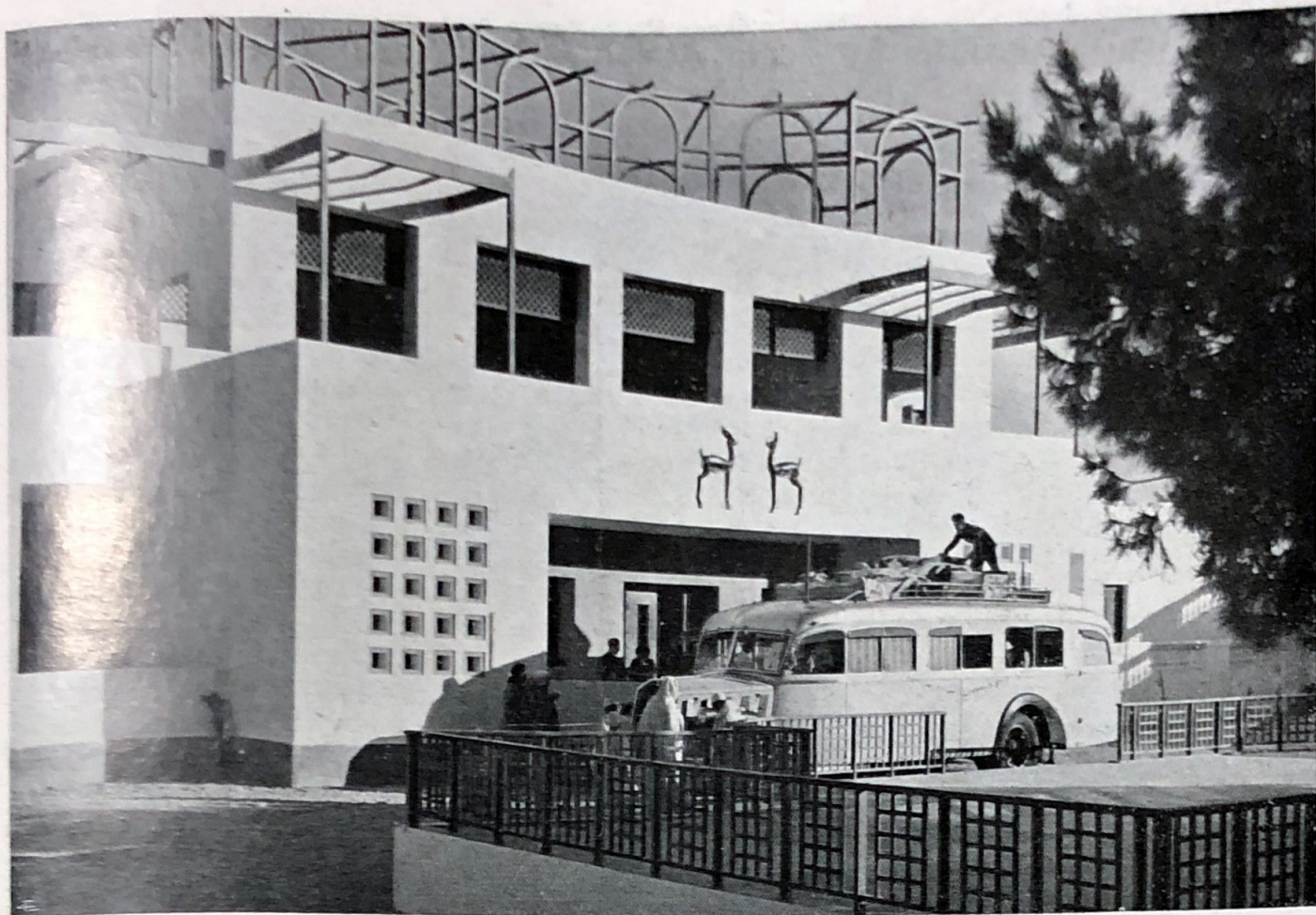
La recente escursione dalla Tripolitania alla Cirenaica, organizzata dal Touring, ha offerto la dimostrazione concreta della grande importanza che la nuova arteria imperiale litoranea assume anche ai fini turistici propugnati dal Sodalizio.

Non occorre ripetere qui ciò che abbiamo a suo tempo ampiamente illustrato (1): la imponenza del lavoro richiesto dalla costruzione di una strada tecnicamente moderna in zona del tutto desertica, priva di ogni risorsa; la perfetta efficienza della Litoranea, asfaltata, ampia, sicura, completamente attrezzata, provvista di rifornimenti, case cantoniere, alberghi, segnalazioni, ecc.

Consente la Litoranea di percorrere il margine mediterraneo di tutta la Libia, dal confine tunisino a quello egiziano, e schiude l'accesso all'interno: essa è quindi una delle grandi realizzazioni della politica coloniale fascista, poichè oltre a risolvere radicalmente il problema delle comunicazioni litoranee della vastissima Colonia provvede alle esigenze non solo della difesa e della nostra politica di prestigio internazionale, ma anche al progresso economico della Libia.

Il Touring non dissimula quindi la sua soddisfazione di essere stato il primo a condurre, nello scorso aprile, un manipolo di Italiani lungo la nuova via imperiale e confida di avere efficacemente contribuito ancora una volta a che gli Italiani conoscano ed apprezzino le grandi realizzazioni del Regime sulla quarta sponda, sotto l'impulso animatore del maresciallo Balbo.

Gli escursionisti hanno potuto constatare come in Tripolitania alle meraviglie archeologiche di Leptis Magna e di Sabratha corrispondano le nuove meraviglie di Tripoli, divenuta centro capitale di vita comoda e civile, e come le sabbie che la circondano siano mutate in poderi freschi e verdeggianti; come in Cirenaica, dal 1938 in poi, presso le importanti e magnifiche rovine di Cirene, di Apollonia, di Tolemaide, di Barce, siano sorti i villaggi Luigi Razza, Beda Littoria, Luigi di Savoia, Giovanni Berta, che vivono la loro vita laboriosa e tranquilla, avvia-

(1) Ved. ne *Le Vie d'Italia* del dicembre [illegible]: La grande Litoranea libica.

L'ALBERGO DELLE GAZZELLE A ZLITEN. (*Fot. M. De-Lucca*)

ti a un rapido sviluppo agricolo; come la costa di difficile approdo sia stata dotata di porti sicuri; come siano sorti da poveri villaggi indigeni bellissime cittadine, quali Barce, Derna, Tòbruch e, soprattutto, l'accogliente Bengasi.

Ormai la Colonia fiorisce sicura del suo avvenire e le accoglienze indescrivibili, le dimostrazioni di omaggio al Duce hanno rappresentato un meritato tributo di riconoscenza non solo, ma, per la sincera unanime partecipazione dei nativi, una garanzia di sforzi solidali per il progresso pacifico del Paese.

Mirabile e suggestivo, tale da suscitare indimenticabili emozioni e ricordi, è il percorso della Litoranea.

La zona costiera (oltre 300 km.) da Zuara a Misurata è un succedersi continuo di piccoli agglomerati umani, un giorno oasi isolate e disperse, oggi congiunte da una continuità di svariatissime coltivazioni.

Da Misurata a Bengasi (km. 880) tutto è completamente mutato; la strada percorre, costeggiando il mare, il Golfo di Sirte, dove il deserto avanza, con l'ultima propaggine del Sahara per raggiungere il Mediterraneo! Non un albero su tutto il percorso, salvo qualche solitario gruppo di palme.

Di tanto in tanto il cuore s'apre alla vista di case cantoniere linde e fresche, abitate da famiglie di connazionali, viventi con fede la vita dura, in familiare armonia; e qualche posto militare. Sirte è il centro ospitale che divide il lunghissimo percorso.

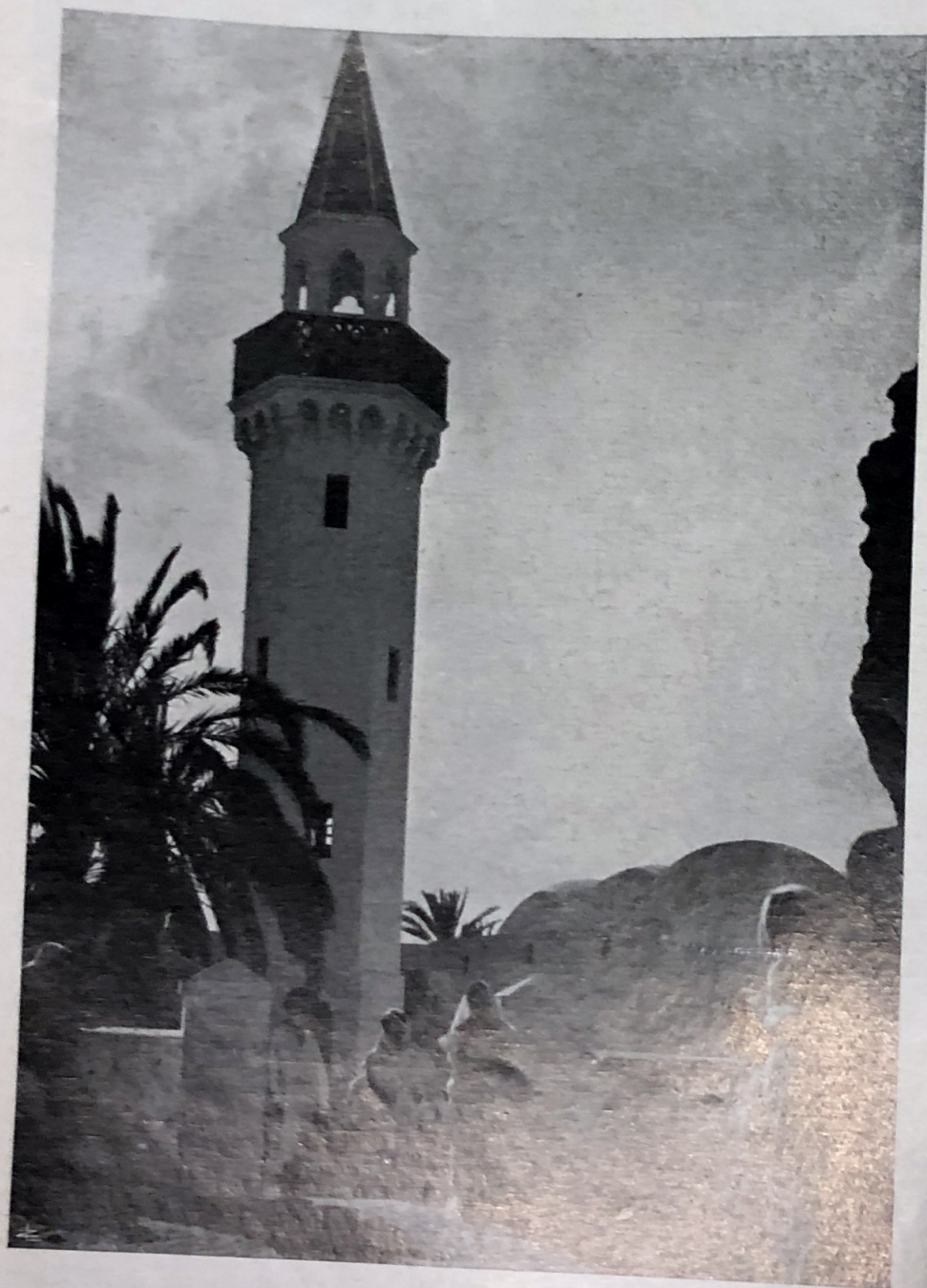
Suggestivo e imponente nella sterminata piana brulla spicca l'Arco Trionfale presso le Are dei Fileni, l'opera quadrata e imponente che riesce ad esprimere con l'austera potenza delle sue linee architettoniche il senso stesso delle parole incise nella pietra a presagio del nostro destino: « *Alme sol possis nihil urbe Roma visere majus* ».

Bengasi e la Cirenaica tutta sono una rivelazione: i due gradini dell'altopiano cirenaico, che raggiunge gli 808 metri e strapiomba sul mare, dando luogo a una breve zona litoranea ove sorgono Bengasi, Derna e un tempo sorgevano Apollonia e Tolemaide, sono attraversati dalla strada, lungo la quale si ammirano i verdi boschi ed i pascoli, i campi di grano, i villaggi e le cittadine; e si riflette, camminando, all'avvenire della regione, la quale con le immense rovine di Cirene e di Tolemaide e le tormentate vicende della sua storia remota, attesta le sue ampie possibilità di progresso agrario, mentre il ricordo della lunga recente lotta, troppo poco nota nelle sue eroiche gesta compiute dal nostro Paese per la conquista e la pacificazione della Cirenaica, ammonisce e commuove.

La strada, [illegible] dall'altopiano, raggiunge Derna fresca e attraente, poi [illegible] magnifico porto naturale. [illegible] na a percorrere [illegible] desertica sino al confine [illegible] la bella [illegible] Verrà un giorno com[illegible] Alessandria [illegible] km.?

In [illegible] Libica, in attesa che l'[illegible] pleti [illegible] Mediterranea, è assai [illegible] stra[illegible] è un prodigio dell'Ital[illegible] fatti [illegible]

[illegible] attrezzatura alberghiera [illegible] fra [illegible] dire che l'albergo [illegible] nel[illegible] Algeria e del Marocco. [illegible] è sorto il *Mehari*, un vero [illegible] di originale [illegible] di comodità. Pieno di aria e di luce, costruito [illegible] un solo piano, prospiciente sul mare, coi cortiletti fioriti di buganvillie, acquisterà fra poco un'ulteriore attrattiva col nuovo ristorante a mare.

E non parliamo dell'*Albergo delle Gazzelle* a Zliten, di quello degli *Scavi* a Leptis, del *Berenice* di Bengasi e di quello di Cirene, che uniscono il buon gusto alla praticità. Sono vere case del l'ospitalità, che invitano a sostare, e la loro ubicazione è tale da consentire i più svariati itinerari. A Sirte, in pieno deserto, l'*Albergo Sirte*, dopo l'apertura della Litoranea, è risorto a nuova vita, perchè sosta obbligata del lungo viaggio sulla nuova arteria. A Buerat, a Misurata abbiamo egualmente alberghetti di tappa lindi e ben tenuti. A Derna e a Tòbruch sono in via di ultimazione altri ottimi alberghi. Ora, poi, il problema dell'ospitalità e dell'assistenza turistica sta per essere risolto integralmente lungo tutta la grande strada, mercè le case cantoniere, per ora in numero ancora limitato, ma che aumenteranno in seguito, essendo stato deciso di costruirne altre cinquanta. Il turista vi troverà il pozzo per dissetarsi, il forno per nutrirsi, una cameretta per il riposo, e non vi mancherà l'autorimessa col carburante e la possibilità di far eseguire sommarie riparazioni.

Ma ben altri progressi ha compiuto in pochi anni la nostra Colonia. Infatti, il turista che non dispone di propri mezzi di trasporto trova ormai regolari servizî automobilistici che congiungono quotidianamente Tripoli a Sirte e Bengasi a Derna e ad Agedabia, e se vuol fare della navigazione di cabotaggio trova sul mare piccoli porti di rifugio là dove non esisteva che il mare libero. Dalla terra, al mare, al cielo, tutte le vie gli sono assicurate, perchè anche le linee aeree funzionano regolarmente.

Dobbiamo infatti all'aviazione se oggi la Libia ci dà la sensazione di essere un prolungamento della nostra Penisola. Per aviolinea si riceve oggi quotidianamente la posta, la quale contribuisce a togliere quel senso di isolamento nostalgico che si prova lontano dalla Madre Patria, dando

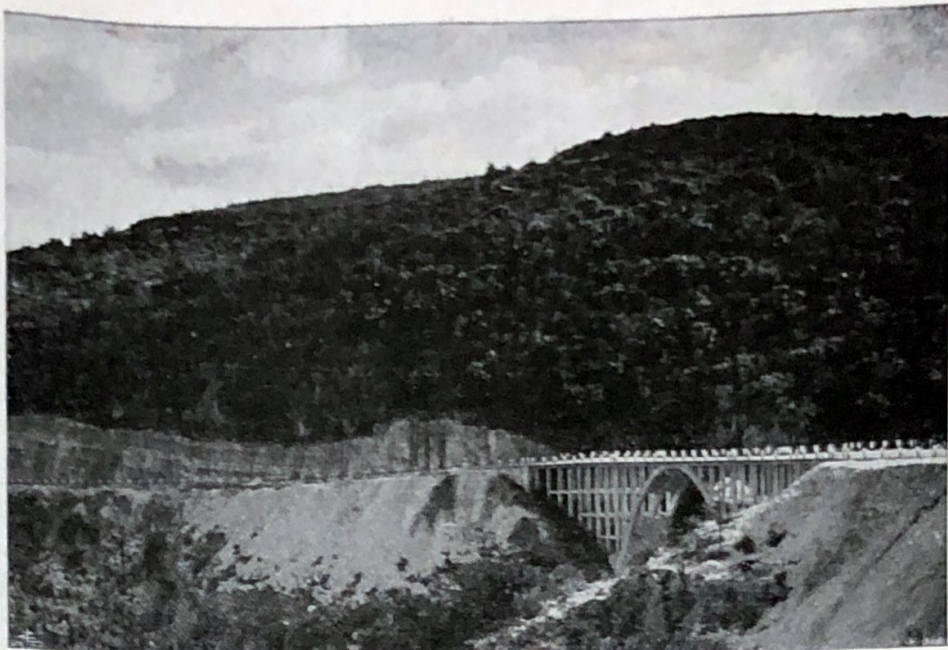
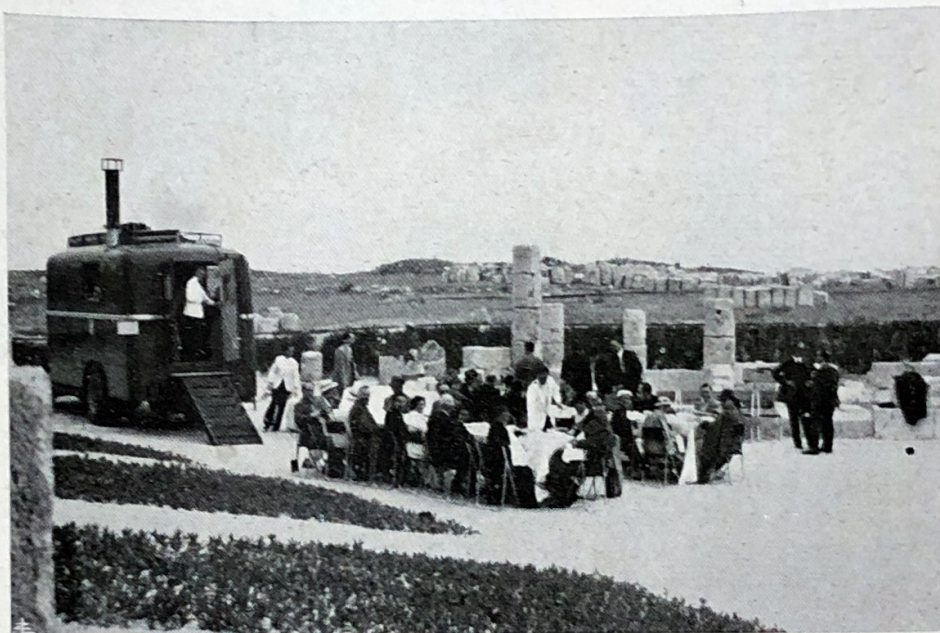
IL MINARETO DI EZ-ZÁUIA. (Fot. M. De-Lucca)

alla vita degli affetti e degli affari ogni legittima soddisfazione. I servizi di aviazione, con quelli telefonici e radiofonici, costituiscono tale una rete di comunicazioni e di contatti con l'Italia, da far pensare [illegible] non esistono più distanze per chi viaggia. In piena S[illegible] sui torpedoni, fu dato a[illegible]eristi del Touring di segu[illegible] « Mille Miglia ».

M[illegible] navigazione, come la ferr[illegible] non ha con tutto ciò perd[illegible] la sua primitiva importa[illegible] turistica, per il fascino che sempre esercita un viaggio in mare, e perciò anche questi servizî vennero notevolmente migliorati. Molto, dunque, si è fatto in questi ultimi anni, e molto si continua a fare, e non solo per quanto concerne le comunicazioni. Colpisce, infatti, vedere anche i piccoli paesi tutti imbiancati, lindi, fioriti nelle case e nelle strade, e la popolazione araba, cordiale e accogliente, parlare correntemente la nostra lingua e far mostra di un certo senso di proprietà nella persona.

La Libia è ormai organizzata per un grande immancabile avvenire turistico, e già se ne scorgono i sintomi con l'apertura delle nuove strade, percorse da automobili private e torpedoni (abbiamo sperimentato un autoveicolo-cucina, capace di servire duecento colazioni nel deserto) provenienti dall'Egitto e dalla Tunisia.

E' da augurarsi che l'invito a conoscere la quarta sponda possa essere largamente raccolto dagli automobilisti nostri, ed a questo proposito facciamo voti che, nei limiti del possibile, si possa presto giungere a facilitazioni tariffarie di navigazione per il trasporto delle vetture, in modo da spronare gli Italiani a percorrere la Libia anche con la propria automobile.

CARLO BONARDI

IL PONTE DELLA LITORANEA SULL'UADI EL-CUF. *(Fot. M. De-Lucca)*

L'AUTO-RISTORANTE IN SOSTA A SABRATHA. *(Fot. M. De-Lucca)*

UNA DELLE CASE CANTONIERE DELLA LITORANEA. *(Fot. M. De-Lucca)*

IL TIRO A VOLO

Il Tiro a Volo è uno sport che incontra sempre più meritata fortuna e ha attirato anche di recente l'attenzione generale, avendo procurato all'Italia nuovi allori con la vittoria riportata da un nostro connazionale nel campionato mondiale.

E' considerato a buon diritto come il tiro di guerra per eccellenza. Nessun altro esercizio sportivo, infatti, richiede maggior prontezza, decisione, sangue freddo, occhio infallibile, pugno saldissimo, nè presenta maggiori possibilità di sorprese. Tutto ciò spiega perchè è praticato e tenuto in grande considerazione da due fondamentali istituzioni del Regime: il Dopolavoro e la Milizia, la quale ultima vede nel Tiro a Volo una eccellente scuola per la preparazione di scelti « cecchini ». Esso incontra pure molta fortuna nelle masse giovanili.

Anche questo sport si è affermato, prima che in altri paesi, nel paese dove è nata la stessa parola *sport*: in Inghilterra. Vi dominò incontrastato per tutta la seconda metà del secolo scorso.

Questa egemonia è stata, però, man mano scossa dall'entrata in lizza di altri concorrenti, specialmente italiani, francesi, svizzeri e belgi, sino a che i tiratori britannici han dovuto cedere ai nuovi arrivati i primi posti nelle competizioni internazionali.

Particolarmente rapido e felice è stato, anche in questo campo, il progresso dei tiratori italiani. Presso di noi la prima società di Tiro a Volo sorse a Milano, nel 1872, sotto augusti auspicî. Ne facevano parte membri delle più cospicue famiglie dell'aristocrazia, non solo di Milano, ma anche di altre città dell'alta Italia.

Ben presto l'esempio ambrosiano fu seguito nelle altre parti della Penisola. E così, associazioni di tiratori — oggi si dice di « tiravolisti » — sorsero a Genova, San Remo, Salsomaggiore, Firenze, Montecatini, ecc., con lo scopo di creare campi di tiro, ove i soci potessero addestrarsi, e di organizzare riunioni di tiratori agonisti.

Queste varie associazioni fanno ora capo alla Federazione Italiana di Tiro a Volo (F. I. T. A. V.), sorta nel 1926, con sede a Roma. Essa è inquadrata, a sua volta, nel Comitato Olimpionico Nazionale Italiano (C. O. N. I.), ed ha per iscopo la regolamentazione, la disciplina e la propaganda del tiro a volo nel Regno, nei possedimenti, nell'Impero e nelle Colonie.

Non solo, ma, grazie ad appositi accordi, collaborano strettamente con la Federazione anche

le due grandi istituzioni che, come abbiamo accennato, coltivano il Tiro a Volo per i suoi aspetti particolarmente rispondenti a finalità nazionali. L'ultimo campionato nazionale della Milizia — l'ottavo — si è svolto, con risultati brillantissimi, nello scorso ottobre, a preludio, quasi, del campionato mondiale. E al Dopolavoro è affidato l'incarico di organizzare e disciplinare la categoria « allievi », i quali, quando, alla fine delle gare, risultano campioni provinciali, vengono iscritti nelle liste federali.

Il Tiro a Volo interessa fino a riuscire appassionante tanto per gli attori, quanto per gli spettatori. Specialmente se il bersaglio è vivente, come il piccione — il « volatile estroso » —, anzichè inanimato, come il piattello, detto anche « piccione d'argilla », piccolo disco assai fragile, che viene lanciato in aria da un apposito meccanismo.

Di solito, il campo di tiro, in zona pianeggiante, è recinto da una rete metallica alta da m. 0,50 a m. 0,60 ed equidistante dalle cassette, in cui, volta a volta, vengono rinchiusi i piccioni, uno per ciascuna. Le cassette, in numero di cinque, ad eguale distanza (m. 5) l'una dall'altra e visibilmente numerate, sono disposte secondo un arco di circolo, avente per raggio la distanza dalla pedana. Questa distanza può variare (nel campionato era di m. 27). La distanza tra la rete e le cassette è di m. 15; quella dalle cassette al limite della pedana di m. 31.

S. A. R. IL DUCA DI SPOLETO SI ESERCITA AL TIRO AL PIATTELLO.

Le cassette sono messe in azione da un meccanismo, elettrico o a mano. In ogni caso, spetta alla sorte, provocata per mezzo di un congegno automatico o elettrico, decidere quale delle cinque cassette debba aprirsi.

Appena il tiratore sia in pedana, a voce alta

GARE DELLA MILIZIA: A SINISTRA LA GABBIA CONTENENTE I PICCIONI. *(Fot. Comando Gen. della M. V. S. N.)*

A BORDO DEL « CONTE DI SAVOIA »: SIGNORINE CHE SI ESERCITANO AL TIRO A VOLO CON LA GUIDA DI S. A. R. IL DUCA DI SPOLETO.

TIRO A VOLO A BORDO DI UN MODERNO NOSTRO TRANSATLANTICO.

deve pronunciare la parola « pronto », e, dopo la parola corrispondente pronunciata dall' addetto allo scatto della macchina, dare il « via ». Nel caso che, per qualche impedimento, dopo il « pronto » non potesse effettuare il tiro, deve dare il segnale « al tempo » e ricominciare da capo.

Apertasi la cassetta, il piccione ne esce, sia per istintivo impulso, sia perchè sospinto dalla pressione esercitata dal fondo della cassetta stessa, che automaticamente si solleva. Due colpi d'ala — due attimi — bastano perchè il volatile giunga al di là della rete (abbiamo visto che la distanza fra questa e la cassetta è di m. 15). Di questi due attimi il tiratore deve profittare per abbattere il fuggitivo. Perchè il volatile sia « buono » — come si dice nel gergo speciale — deve cadere ed essere raccolto entro il recinto. Se cadesse fuori o venisse a cadere dentro, dopo aver oltrepassato il limite segnato dalla rete, è [illegible] « zero ».

[illegible] al tiratore, che abbiamo lasciato sulla pedana. Egli spiana il fucile e lo volge in quel senso che crede di scegliere: per lo più, tiene il fucile rivolto al centro del semicerchio in cui sono disposte le cassette. Nel volgere di

UN CAMPIONE DOPOLAVORISTA NEL MOMENTO CULMINANTE DELLA GARA. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

quei pochissimi attimi, deve vedere quale è la cassetta che si è aperta, spostare verso di essa il fucile, mirare, sparare e... centrare. Dispone di due colpi. Il primo dev'essere sparato sempre a volo: se sparato in terra è considerato nullo e dev'essere ripetuto. Solo dopo abbattuto il volatile col primo colpo, può tirargli il secondo a terra. Se il piccione non prende subito il volo, il tiratore può rifiutarlo. La ragione ne è chiara: la tensione in cui il tiratore si trova è tale che un'attesa, anche minima, può fiaccarla.

Il vincitore del recente campionato mondiale — l'italiano Adriano Giardi — collocò 30 colpi su 31: il barone de Goldschmidt, vincitore della « Coppa del Duce », fulminò 31 piccioni su 31.

Nei 15 giorni delle gare cui ci siamo riferiti si è calcolato che furono sparate complessivamen[illegible] mila cartucce e impiegati 9 mila piccio[illegible] quali solo 1.560 riuscirono a varcare il l[illegible] della salvezza, cioè la rete. Ma lasciamo [illegible] piccioni: i bravi pennuti, in questa facc[illegible] potrebbero trovare qualcosa da ridire...

OTTORINO CERQUIGLINI

GARA DELLA MILIZIA V. S. N.: TIRATORE IN ATTO DI SPARARE.

PANORAMA DI CARLOFORTE. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

UNA COLONIA GENOVESE IN SARDEGNA

CARLOFORTE

Il viaggiatore continentale, e specialmente ligure, che, visitando la Sardegna, sbarca a Carloforte, nell'isoletta di San Pietro, distante appena 5 miglia dalla Sardegna, rimane gradevolmente sorpreso di trovarsi in mezzo ad una popolazione dall'aspetto, dai costumi e sopratutto dal parlare prettamente liguri.

Nasce, quindi, spontaneo il desiderio di conoscere come, quando e per quali strane vicende questa gente sia capitata su questo scoglio di trachite, dall'apparenza sterile e senza risorse, e sia riuscito ad acclimatarvisi e a prosperare.

Ma non per nulla sono discendenti da quella forte e tenace stirpe, cui ben s'addice il virgiliano: « *assueti malo Ligures* », ossia rotti ad ogni avversità.

L'origine di questa Colonia Sarda non è relativamente molto antica, poichè i primi coloni vi sbarcarono precisamente nell'anno 1738, in numero di 500 circa; ma ben più antico è invece il loro distacco dalla madre patria. Essi, infatti, non venivano già direttamente dalla Liguria, ma bensì da un'altra isoletta del Mediterraneo meridionale, da Tabarca, sulla costa tunisina, presso Biserta, dove i loro antenati erano emigrati verso il 1545, partendo dalla Liguria e più precisamente da Pegli. Ed è perciò anche più meraviglioso il constatare come i Tabarchini (così ancora si chiamano), pur vivendo da secoli lontani dalla patria, a contatto con altri popoli da loro così diversi, quali i Turchi, gli Arabi e i Sardi, abbiano potuto con tanta tenacia conservare perfettamente integri i caratteri tecnici del paese d'origine.

Verso il 1540, l'Imperatore Carlo V, preoccupato per i gravissimi danni cagionati alle coste d'Italia e di Spagna dalle continue incursioni dei pirati barbareschi, capitanati dal famoso corsaro « Dragut », detto il « Terrore del Mediterraneo », dava incarico al suo Grande Ammiraglio Andrea Doria di dargli la caccia. Il Doria divise la sua flotta in diverse squadre, assegnando ad ognuna una zona del Mediterraneo da sorvegliare. La Sardegna, la Corsica e le altre isole del Tirreno assegnò a suo nipote Giannettino Doria, con 14 galee genovesi, in unione al Conte dell'Anguillare, romano, al comando di 7 galee pontificie; ed appunto a questa squadra toccò in sorte la fortuna di catturare il terribile pirata.

Stavano essi veleggiando nel Tirreno, quando seppero da una barca di Capraia che Dragut aveva doppiato con 11 vele il Capo Corso ed era entrato nella deserta Cala della Girolata, che è appunto ad ovest della Corsica, quasi a metà della

BARCHE CARLOFORTINE. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

costa. Subito Giannettino decide di recarsi a sorprenderlo; e giunto il mattino del 2 giugno 1540 all'imboccatura del golfo, si pose in agguato con le navi maggiori in luogo nascosto, a ridosso della Punta della Scandola, col vento in favore, e mandò suo cugino Giorgio Doria, con 6 piccoli legni, a provocare i corsari, che stavano all'àncora vicino a terra, intenti a gavazzare e a dividersi le prede d'oro, di merci e di schiavi, com'era lor costume. Non appena Dragut li ebbe veduti, salpò le ancore e mosse ad inseguirli, mentre essi, fingendo di fuggire, lo traevano nell'agguato tesogli dal Doria, e tanto bene Dragut vi incolse, che ne rimase prigione con tutte le sue navi.

Il 22 dello stesso mese, Giannettino entrava trionfalmente nel porto di Genova coi 9 legni catturati, 1200 schiavi cristiani liberati dal remo, altrettanti Turchi prigionieri, e il terribile Dragut, col suo aiutante Mamì alla catena.

Grandi feste si fecero in Genova e in tutto il litorale per questa cattura, che a ragione pareva aver liberato il Mediterraneo da perenni minacce e sciagure, e che era anche una parziale rivincita della sconfitta dell'Armata cristiana avvenuta due anni prima (nel 1538) a Prevesa, dove Dragut comandava l'avanguardia dell'Armata turchesca, agli ordini di quell'altro più grande pirata che era Keir-ed-Din Barbarossa, Grande Ammiraglio del Sultano.

Appunto per intercessione di quest'ultimo, che tanto teneva alla liberazione del suo Luogotenente, e purtroppo, per disgrazia di Genova e di tutta la cristianità, la sua prigionia nel Palazzo Doria a Fassolo non durò che 4 anni circa. Infatti, nel 1544 Andrea Doria, chi dice per danaro, chi per intercessione della moglie Peretta, che il ribaldo era riuscito a commuovere, e chi infine per altre ragioni politiche, si decise a liberarlo, dietro pagamento del prezzo del riscatto offerto dal Barbarossa nella somma di 3500 ducati d'oro.

Senonchè, il pirata pare non avesse pronta tale somma, e allora cercò, come oggi si direbbe, un «finanziatore» dell'operazione, e finalmente lo trovò nei Marchesi Lomellini, allora già molto ricchi, i quali, da buoni Genovesi, avevano intravisto nel riscatto un ottimo affare. Infatti, ottennero, a mezzo suo, in premio della riacquistata libertà, la concessione perpetua dell'isola di Tabarca e del diritto esclusivo di pesca del corallo e dei pesci nel mare circostante.

Cominciarono, adunque, i Lomellini a mandare a Tabarca i proprii dipendenti e coloni, quasi tutti di Pegli, di cui potevano dirsi allora veramente i padroni, possedendone quasi tutto il territorio. Cosicchè in breve gli affari prosperarono grandemente, e così continuarono fin verso la fine del Secolo XVII, apportando ai Lomellini immense ricchezze che poi andarono in gran parte disperse, ma di cui per fortuna rimangono in Liguria superbe vestigia nel campo dell'arte e della beneficenza.

Sono, infatti, dovute alla munificenza dei Lomellini di Tabarca le splendide decorazioni d'oro, di marmi e d'affreschi, che rendono veramente magnifica la Chiesa della Nunziata in Genova

GENOVA - CHIESA DELLA SS. ANNUNZIATA. *(Fot. A. Noack)*

e il Palazzo già della Famiglia, in Piazza Corridoni (ora Sede del Fascio), dove il genio di Domenico Fiasella, detto il Sarzana, potè esplicare tutto il suo splendore e la sua fantasiosità in grandiosi affreschi.

Ma purtroppo la grande prosperità dello stabilimento genovese a Tabarca non tardò a suscitare l'invidia e la cupidigia dei Francesi stabiliti al Bastion di Francia, altra stazione di pesca sulla costa africana, i quali nel 1633 tentarono, con improvviso colpo di mano, d'impadronirsi dell'isola, ma senza riuscirvi, grazie alla fedeltà e bravura dei suoi difensori.

Continuarono, però, i Francesi a molestare in tutti i modi i pescatori tabarchini, e furono non ultima causa della loro rovina, suscitando contestazioni col Bey di Tunisi, che fornirono a quest'ultimo il pretesto di impadronirsi con la violenza dell'isola.

Infatti, nel 1738, come già abbiamo accennato in principio, 500 abitanti, visto il continuo peggioramento delle condizioni della fattoria e il soverchio accrescimento della popolazione, che non poteva più vivere in sì piccolo spazio, abbandonarono Tabarca, per trasferirsi nell'isola di San Pietro.

Tre anni dopo, ossia nel 1741, il Bey di Tunisi, Alì Pascià, saputo che i Lomellini stavano trattando con la Compagnia Francese d'Africa, per cedere ad essa lo stabilimento di Tabarca, mandò improvvisamente 8 galeotte alla volta dell'isola e un corpo di truppe dalla parte di terra, ossia 3000 uomini in tutto, i quali, mentre gli uomini validi stavano corallando in alto mare, a tradimento e di sorpresa se ne impadronirono. Smantellarono le fortificazioni, distrussero i magazzini, la Chiesa e le case e trassero in catene ben 900 Tabarchini a Tunisi, dove rimasero schiavi per circa 10 anni.

Così ebbe fine, per violenza di barbari, la colonia di Tabarca, che in ben due secoli di lavoro e di lotte aveva tenuto alto e rispettato in Africa il nome di Genova.

Ma non ebbe fine la forte stirpe ligure dei Tabarchini, i quali, ricchi se non di danaro, di indomite energie, cacciati dall'Africa, si trasferirono in Sardegna, dove, malgrado le difficoltà della natura, e le rinnovate persecuzioni dei barbareschi, riuscirono a fondare nella deserta isola di San Pietro una nuova colonia non meno prospera di quella abbandonata, e alla quale arride ancora un più lieto avvenire.

Regnava allora sulla Sardegna, che da appena 18 anni, pel Trattato di Londra del 1720, era passata sotto il dominio di Casa Savoia, Carlo Emanuele III, il quale, primo fra re di sua Casa, mostrò di interessarsi vivamente della colonizzazione della Sardegna. Perciò egli accolse

subito con favore la domanda dei Tabarchini di stabilirsi nell'isola di San Pietro, allora completamente disabitata, e diede incarico al suo Vicerè, Marchese di Rivarolo, di condurre le trattative col loro delegato, a nome Agostino Tagliafico, che erasi recato espressamente a Torino e a Cagliari. Pare fosse il solo fra essi che sapesse discretamente leggere e scrivere.

Questi, recatosi nell'isola, ne faceva una descrizione assai interessante a leggersi oggi, nella quale designava come località più adatta per erigervi l'abitato quella appunto in cui ora sorge la graziosa cittadina; e per incarico del Vicerè compilava un progetto relativo alla nuova colonia, progetto che nel 1736 otteneva la sanzione reale.

Ma, non volendo il Governo piemontese assumersi direttamente tutti gli oneri dell'impianto della nuova colonia, pensò di ricorrere al sistema della « *infeudazione* »; ossia di concedere l'isola in dominio feudale, col titolo e con la dignità di Duca e con tutti i diritti inerenti — e specialmente quello di pesca nei mari circostanti — a quella persona di nobile casato che si fosse assunta le maggiori spese per il popolamento dell'isola, restando solo a carico del Governo l'obbligo di trasportarvi i Tabarchini e di difenderli.

Il nuovo feudatario non tardò a trovarsi nella persona del Marchese della Guardia, don Bernardino Genoves, ricco signore d'origine trapanese, che assunse il titolo di Duca di San Pietro e Carloforte. Questi sottoscrisse, con l'Intendente generale in rappresentanza del Governo, e con Agostino Tagliafico rappresentante dei Tabarchini, l'atto di fondazione in data 17 ottobre 1737, a rogito del notaio Giuseppe Manca di Cagliari.

Nella prima parte di questo contratto si fissavano tutti gli obblighi rispettivi del Governo e del Duca, e si stabiliva che al nuovo paese si sarebbe dato il nome di *Carloforte*, « a maggior gloria e a perpetua memoria del nome augustissimo di S. M. ». Nella seconda, poi, si concordavano col Tagliafico i patti e le franchigie dei Coloni.

ANDREA DORIA. (*Fot. A. Noack*)

GENOVA - GIARDINO DEL PALAZZO DORIA. (*Fot. A. Noack*)

Stabiliti così tutti i preliminari, compievasi il tragitto da Tabarca a Cagliari dei nuovi coloni. Il Manno, nella sua storia di Sardegna, così ne descrive l'arrivo: « Paravasi allora innanzi agli occhi del vicerè e degli abitanti della Capitale, uno spettacolo assai gradevole nello scendere dei novelli Coloni sul lido. Uomini di fiorita gioventù e di robusta salute: corporatura di faticanti: bell'aria di volto e forme aggraziate nelle femmine; palesi i segni di lieta fecondità; abbondanti provvigioni di vestimenta e masserizie; arredi per la pescagione e strumenti per la coltura della terra. Talchè di leggieri

CARLOFORTE - CANALE DELLE SALINE (Arch. Fot. T. C. I.)

CARLOFORTE - LE SALINE (Arch. Fot. T. C. I.)

si conosceva non esser eglino profughi dalla terra patria, cacciatine dall'ozio o dalla miseria; ma spinti dall'industria a ricercare positura tranquilla, lungi dall'abitazione dei barbari. Faceasi tosto loro da ogni ordine di persone giuliva accoglienza. Il pio Arcivescovo li presentava di un donativo. Il vicerè faceva distribuire ad essi le tele delle antiche trabacche della guerra di Sicilia, acciò, giungendo nella loro isola, ne tendessero padiglione per istarvi sotto al coperto, nel mentre che si andava a compiere la fabbrica delle abitazioni ».

Questa lusinghiera descrizione del massimo storico sardo potrebbe ripetersi oggi, tanto quella forte popolazione ha conservato immutata, alla distanza di quasi due secoli, la propria fisionomia fisica e morale. Anche i loro cognomi erano e si conservano prettamente liguri.

Il 20 agosto 1738 eleggevasi il primo Consiglio Comunale, con G. B. Segni Sindaco, e il 6 ottobre successivo procedevasi per sorteggio alla prima assegnazione di terreni in 118 lotti, quante erano le famiglie cui dovevano essere assegnati.

« E da quel giorno », scrive T. Bruna nei suoi appunti storici (*I Pegliesi di Tabarca e la Colonia di Carloforte*), « incominciò la colonizzazione. L'arido e deserto scoglio è dissodato palmo a palmo, le rocce divelte con la polvere, la terra vegetale portata a spalla. Ogni zolla riceve una semente, una vite, un albero; qualcosa, insomma, da alimentare. Su ciascun podere si fabbrica una casa. Superati i primi momenti di scoraggiamento, le braccia e la tenacia dei Liguri fanno il resto. Poi si volgono al mare, al ricco mare che li circonda, e ne traggono ricchezze con la pesca del corallo e dei pesci, con l'impianto di tonnare, con le saline; gran parte del suolo si copre di abitazioni e la rada di piccole navi da pesca e da cabotaggio. La tenacia e il sudore dânno i promessi frutti; comincia il benessere. L'isola si trasforma, e l'accampamento diventa paese ».

Donde si vede che il successo delle colonie, più che dalla qualità del suolo, dipende da quella dei coloni e dalla energica volontà che anima le braccia al fecondo lavoro!

La popolazione di Carloforte, che andava così naturalmente prosperando, venne poi ad essere molto aumentata in seguito alla liberazione dei superstiti Tabarchini fatti schiavi dal Bey di Tunisi, come dianzi accennammo, i quali, tra il 1750 e il 1755, raggiunsero quasi tutti i loro compaesani nella nuova e ospitale colonia.

Lunghe e penose furono le trattative per ottenerne dal Bey la liberazione, come lunga e penosa ne era stata la schiavitù. Carlo Emanuele III aveva dato incarico di condurre le relative pratiche ad un Capitano della R. Marina Sarda a nome Giovanni Porcile, il quale, dopo lunghe e difficili discussioni col Bey, che domandava prima 50 mila zecchini pel riscatto, riuscì infine a concludere un patto, in forza del quale si stabiliva che per ogni schiavo di Tabarca si darebbero in cambio due schiavi maomettani.

Molto si avvantaggiò la Colonia di questa nuova immigrazione d'altre genti della stessa forte stirpe, e da allora può dirsi che incominci la sua vera floridezza e il suo crescente sviluppo.

A ricordare quest'atto di

Carlo Emanuele — non solo altamente umanitario, ma altresì fecondo di utilissimi risultati per la prosperità della popolazione — e le numerose franchigie che loro aveva concesso, vollero i Carolini che sorgesse un monumento marmoreo al Re liberatore. Venne, infatti, inaugurato con grandi feste nel 1786 questo monumento, che consiste nella statua del Re in costume romano, sopra un alto piedestallo quadrangolare, avente ai piedi un uomo e una donna in atto di ringraziare per la riacquistata libertà. In due epigrafi latine sono ricordate sul basamento la fondazione della colonia e la liberazione dei Tabarchini dalla schiavitù.

La statua manca di un braccio, che si ruppe quando, durante la breve invasione dei Francesi in Sardegna nel 1793, essa venne sotterrata per salvarla dai vandalismi iconoclasti di quel tempo.

Non è certo un capolavoro, ma chi giunge sulla piazza in riva al mare, dove il monumento sorge, avendo in mente le straordinarie vicissitudini di questa tenacissima gente e il provvido atto del sovrano che la sottrasse alle persecuzioni sterminatrici dei barbareschi, offrendole asilo in quest'isola, riceve dalla statua mutilata un'impressione profonda e suggestiva.

Ma ben più grave sciagura attendeva, 5 anni più tardi, (1798), i poveri Tabarchini, per una nuova, terribile incursione di pirati barbareschi, che ancora una volta, (per fortuna fu l'ultima), li trassero schiavi a Tunisi.

Nella notte del 2 Settembre 1798 diverse navi tunisine, al comando di un ex-marinaio rinnegato di Capraia, che voleva vendicarsi della moglie infedele nativa di Carloforte, [illegible] nella rada, e devastato il paese, trassero prigioni circa 1000 abitanti.

BARCHE TABARCHINE DA PESCA E DA TRASPORTO. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

VELE CAROLINE. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

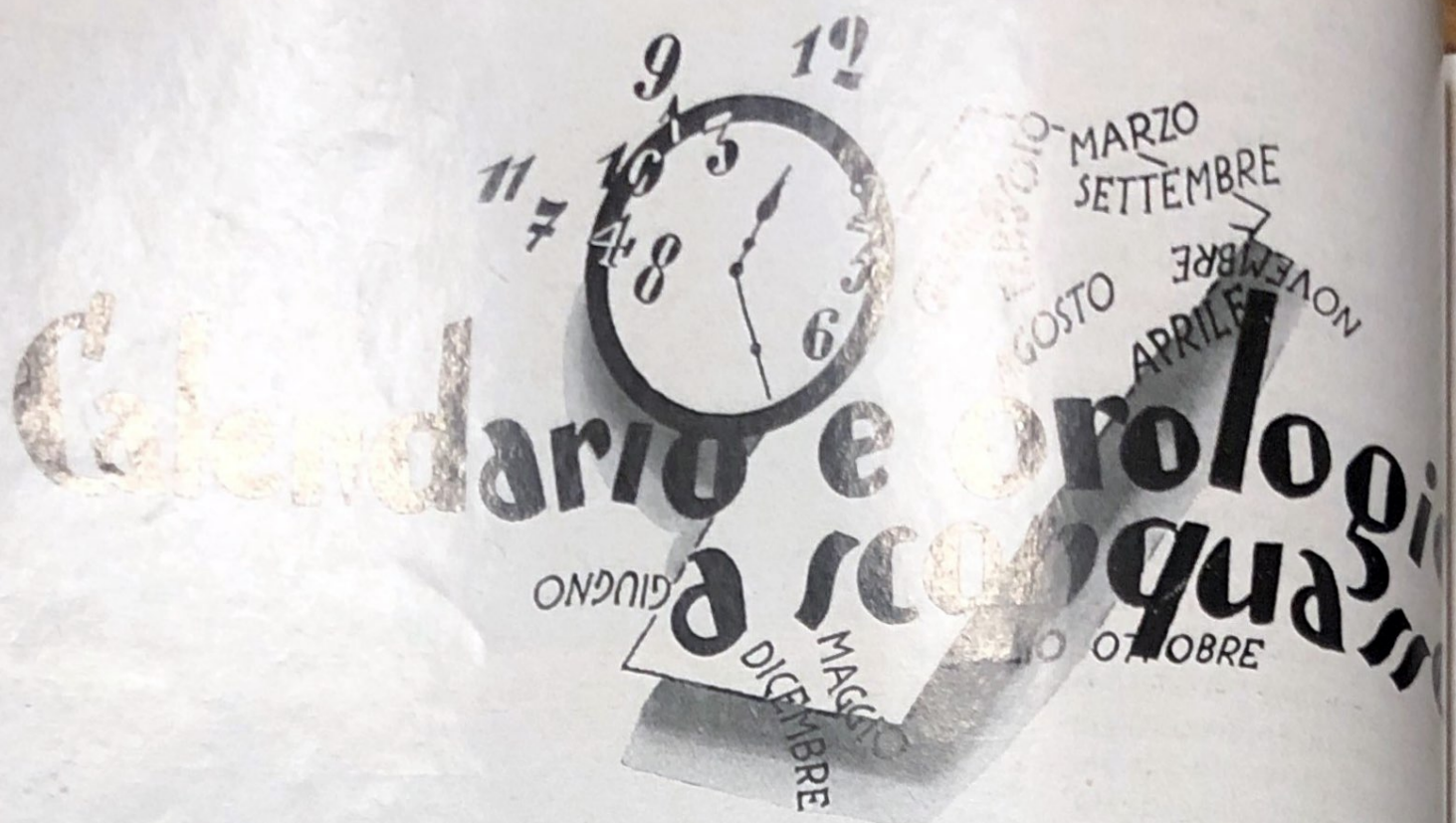
Lunghe e faticose furono anche questa volta le trattative per la liberazione; ma finalmente si conclusero nel 1799, anche con l'intervento del Primo Console Bonaparte, mediante il pagamento di forti somme e col solito scambio di schiavi maomettani.

A questo fatto allude il D'Annunzio nella *Canzone dei Trofei*, là dove dice, accennando a Nicolò Grasso, marinaio scelto di Carloforte, morto eroicamente combattendo in Libia:

> Egli ha per buon compagno,
> . . . . o Carloforte,
> che il ferro e il fuoco sai del predatore
> e la sferza e la stanga e le ritorte,
> un de' tuoi figli che nel suo furore
> se ne sovvenne e, per i mille schiavi
> di quel Settembre, ebbe di mille il cuore.

Oggi Carloforte, con le numerosissime casette dai colori vivaci che popolano le campagne circostanti, appare all'occhio meravigliato del viaggiatore, che la scorge venendo dalla costa sarda, come un vero lembo ridente di Liguria trapiantato in Sardegna. Conta circa 10.000 abitanti, quasi tutti marinai e pescatori, e contemporaneamente anche agricoltori: simpatica caratteristica dei Tabarchini questa, che notiamo soltanto in molti paesi della Riviera Ligure.

GIUSEPPE MORGAVI

Calendario e orologi a sconquasso

Il mondo, secondo l'espressione corrente, si è fatto piccino. Lo spazio ha perduto di valore, come tutto ciò che si possiede troppo facilmente. E il tempo, per necessaria correlazione, ha ingigantito il valore proprio: la distruzione delle distanze presuppone la tesorizzazione del tempo. Quando il paese vicino rappresentava un altro mondo pressochè sconosciuto e privo praticamente di contatti col resto del mondo, poco importava che vivesse a modo suo, con l'organizzazione civile di suo gusto. Ma avviandosi a considerare l'intera pallottola terrestre come dimora di ciascuno e di tutti, l'uomo ha preteso, e più pretenderà, di standardizzare secondo i gusti medî le principali manifestazioni della civiltà. Così ha spinto le sue ferrovie, le sue linee aeree, i suoi grandi alberghi, il servizio postelegrafonico, la sua cultura, i romanzi gialli, le trasmittenti radio, lo stile novecento ed altre calamità in ogni angolo della Terra, per potersi dovunque trovare a suo agio — compatibilmente con le superstiti barriere politiche. Il [illegible] del Sahara lascia [illegible] gestire il distribu[illegible] zina, e non v'è cu[illegible] da in Estremo Oriente che non abbia il suo ascensore e la cass[a] per le mancie. A bisogni nuovi e comuni, rimedi nuovi e com[uni].

Ma il socio indissolubile e reciproco dei rapporti spaziali — Tempo — è rimasto da lunghi secoli immutato. Lo si è sfrutt[ato] coll'incremento della velocità in tutti i rapporti civili, ma non è sinora trovato... il tempo per uniformarne le sole manifestazi[oni] che lo rendono accessibile ai nostri sensi: il sistema di misura. [Il] tempo astratto dei filosofi, dicono i filosofi stessi che non esista, [se] la diceria può meritar fede. Ma esistono — e questi soltanto co[n]tano — calendari e orologi, che magari si arrabatteranno, pov[eri] illusi, a misurare e disciplinare una cosa che non esiste, ma se[n]za di che piomberemmo nel caos.

Come disimpegnano il loro compito questi preziosi ausiliari d[el]l'uomo in genere e del turista (nel senso più lato dell'espression[e]) in ispecie? Alla moda, come tutti sanno, di papa Gregorio VII[I], grande riformatore. Esiste, cioè, un calendario, a vero dire assai c[a]priccioso, lunatico e arbitrario, adottato dalla maggioranza d[ei] paesi civili, ma non da tutti, e non dovunque d'accordo con le d[a]te, che spezza l'anno astronomico in una serie di mesi, di settim[a]ne e di giorni. Serie frazionaria, perchè la Terra, quando si dice

... HA SPINTO LE SUE FERROVIE, LE SUE LINEE AEREE... IN OGNI ANGOLO DELLA TERRA

a far la trottola, non prese la semplicissima precauzione di sincronizzare rotazioni e rivoluzione secondo numeri interi, possibilmente decimali; e artificiosamente complicato ancora dall'ineguale durata dei mesi, dalla errata denominazione numerica degli ultimi quattro di essi, dalla suddivisione in settimane, che non sono sottomultiple nè del mese nè dell'anno, cosicchè cambiano ogni mese la loro corrispondenza con la data, e dal fatto infine che, per la benedetta ragione della rotondità della Terra e della sua abitudine di girare, neppure secondo questo grossolano calendario la data è simultanea in tutto il mondo, ma varia di un giorno in relazione coi meridiani.

... L' ORARIO : INGEGNOSA COSTRUZIONE, OTTIMA AL TEMPO DELLE DILIGENZE ..

E accanto al calendario, esiste l'orario: ingegnosa costruzione, ottima al tempo delle diligenze e quando la rapidità dei mezzi di locomozione era infima e inapprezzabile, rispetto alla velocità di rotazione terrestre, cioè al moto apparente del sole. Ma ridicolmente « provinciale » quest'oggi che i termini si sono invertiti, e la velocità della Terra nel portare i singoli suoi punti, un dopo l'altro, a perpendicolo sotto il sole del mezzogiorno locale, è divenuta irrisoria in confronto alla velocità (così alta da coincidere praticamente con l'istantaneità) delle comunicazioni telegrafiche, telefoniche e radio, sulle quali è basata la massima parte dei rapporti sociali a distanza. E non più altissima, questa rotazione terrestre, neppure nei confronti della nostra traslazione materiale coi più veloci mezzi di trasporto: alle latitudini di Londra, Oslo e Leningrado non passerà gran tempo che un velivolo, volando in senso contrario al moto della Terra, con velocità pari a quella periferica del pianeta che gli scorre di sotto, potrà « fermare il sole » e rimanere in un perpetuo mezzogiorno, atterrando dopo 24 ore nella località di partenza.

... POTRA' « FERMARE IL SOLE » E RIMANERE IN UN PERPETUO MEZZOGIORNO...

Occorre, dunque, una dose considerevole di ottimismo e di buona volontà per dichiararci soddisfatti di un sistema di fusi orari, che dividendo la faccia della Terra in 24 spicchi, assegna ad ognuno un'ora diversa, misurata sullo scoccare del mezzogiorno astronomico locale, come se questo sensazionale avvenimento dovesse commuovere l'umanità, o se ognuno dei 24 spicchi formasse un mondo a sè! L'incaglio che il sistema apporta, con questo disaccordo tra la simultaneità di avvenimenti e l'ora locale, nella trasmissione di notizie, nei rapporti turistici, d'affari, di borsa, sportivi, nella pratica giornalistica e in quella giuridica, è già oggi assai considerevole. Ma quale sarà domani, quando, nei nostri viaggi, per tenere aggiornati i nostri orologi con l'ora ufficiale locale dovremo fermarli o farli girare al doppio, o quando dovremo rincollare il foglietto dell'almanacco già buttato nel cestino e tornato d'at-

... GLI ORARI STAMPATI PER COMODITA' DEI TURISTI PIGRI...

distribuire gli stipendi, naturalmente inalterati, il 27 d'ogni mese...

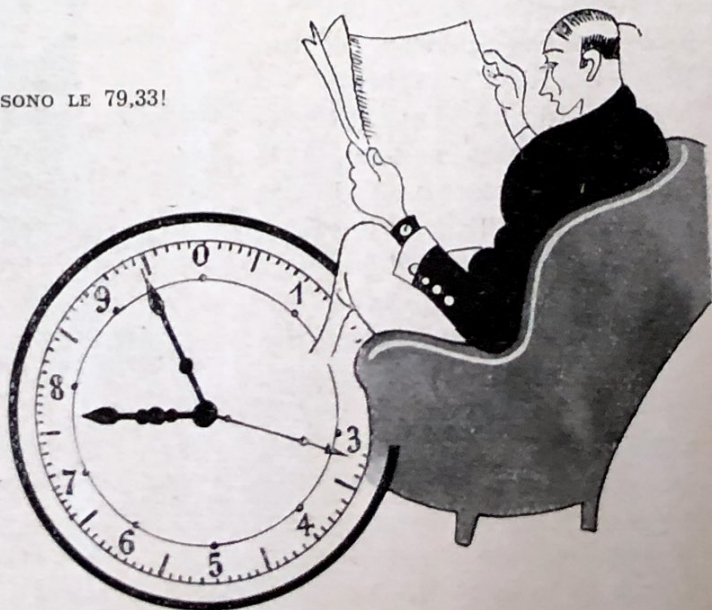
Molto più interessante e importante sarà, comunque, la riforma oraria, con l'abolizione dei vecchi superati fusi orarî. La simultaneità di ogni riferimento cronologico nei rapporti dell'umanità di domani sarà assicurata dall'ora unica internazionale, misurata sulla mezzanotte del meridiano base. In tutto il mondo, a un dato momento, saranno le ore zero, e da questo istante comincerà a decorrere la data del nuovo giorno, indipendentemente dalla posizione del Sole sui meridiani locali. I mesi e le stagioni già sono unificati nei due emisferi, e nessuno trova strano che a dicembre nell'Argentina s'inauguri la stagione balneare: è questione di parole e d'abitudine. Il Sol Levante non si adombrerà se, alzandosi sul Giappone, troverà gli orologi che segnano le 17, nè la bella Siamese sdegnerà di coricarsi alle 6.

Il cambio della data quotidiana in ora diversa dalla mezzanotte locale (che fu scelta quand'era il cuore della notte per tutti: la pratica di oggi dimostra come i moltissimi che fanno le ore piccole non si trovino affatto imbarazzati dal cambio della data numerica in ora lavorativa o comunque impegnata in attività diverse dal sonno) non pare inconveniente grave. Intanto, questo istante di passaggio dall'uno all'altro giorno potrebbe seguitare a coincidere, per la maggioranza dei popoli bianchi, con l'intervallo di riposo, di svago o di sonno tra l'una e l'altra giornata solare. Adottandosi, per esempio, la mezzanotte di New York, la data cambierebbe tra le attuali 22 (ora delle coste americane del Pacifico) e le 7 del mattino (ora dell'Europa orientale).

Ma anche per i popoli aventi il nuovo passaggio di data durante l'escursione solare diurna, non contrasterebbe che di conservare le abitudini attuali: la data numerica per i rapporti commerciali e ufficiali, il giorno della settimana per i rapporti locali (famigliari, scolastici, ecc.). Questa, in altri termini, conserverà la sua corrispondenza con la giornata solare: nè intralcerà per nulla l'uniformità e simultaneità dell'orario mondiale il fatto che in Cina il cosiddetto lunedì nasca alle 11 del giorno 26, per occupare anche una parte del giorno 27. Gli orarî scolastici, per esempio, (supponendo per ora inalterata la suddivisione delle ore) porteranno: « lunedì, lezione dalle 19 alle 21 e dalle 1 alle 4 »; e non saranno possibili equivoci di sorta. Ma quando si dirà che il tale evento si è verificato o dovrà verificarsi in Cina alle ore 16,52 del giorno 14, il momento resta fissato in modo unico per gli interessati di tutto il mondo, e ciò solo, tra parentesi, renderà pratico e possibile il futuro intenso turismo internazionale a grandissima velocità, senza confusioni di orarî. Al più potranno gli orari, stampati per comodità dei turisti pigri o ignoranti, segnare in rosso le ore che nei rispettivi meridiani cadono in periodo diurno, e in nero quelle del periodo notturno, distinguendo in grassetto l'ora corrispondente al mezzogiorno e alla mezzanotte del meridiano locale.

Rimane la terza questione, forse la più delicata: l'applicazione del sistema metrico decimale.

Nulla d'insormontabile: anzi, come vedremo, un cumulo di vantaggi, diretti e indiretti. Il giorno, tra l'uno e l'altro passaggio del Sole alla mezzanotte del meridiano-base, sarà diviso in 100 ore, ognuna delle quali, ragguagliata alle nostre misure attuali, avrà la durata di 14 degli odierni minuti primi e 24 secondi. Entità, come valore assoluto, snella, tagliata sul ritmo della vita moderna, cui l'ora attuale di 60 minuti giunge come periodo estremamente lungo e impreciso, ben proporzionata a tutte le minute necessità pratiche, alla massima parte dei rapporti sociali, con l'indicazione di una sola espressione numerica. Permetterà di abolire le attuali frazioni empiriche — il quarto, la mezza e i tre quarti — conservando una maggior approssimazione. La si-

SONO LE 79,33!

gnora non [illegible] più farsi attendere all'appuntamento [illegible] per 59 minuti, con la scusa che fino alle [illegible] il diritto di presentarsi, ma al massimo [illegible] degli attuali minuti: il che potrà avere [illegible] influsso sul sistema nervoso della nervosi[illegible] umanità.

La nuova ora decimale sarà a sua volta divisa in 100 minuti, corrispondenti ciascuno ad 8 e 64 centesimi dei nostri secondi attuali: anche questa unità di misura non può non apparire singolarmente aderente ai bisogni moderni di tutte le discipline precise, oscillanti oggi tra l'attuale troppo lungo minuto e il troppo breve pleonastico secondo, puramente figurativo in 999 casi su 1000 (chi ha mai visto, al meticoloso scandir dei secondi della radio-annunciatrice nel segnale-orario, regolare la «minutaria» del proprio orologio, la quale, con una sfacciataggine unica, marcia per proprio conto e... non si può regolare?). Per i servizî locomotorî pubblici, per lo sport, per le applicazioni cliniche, per i processi chimici e industriali, per le radiocomunicazioni, per i rapporti urgenti d'affari, il nuovo minuto di 8,64 secondi attuali darà tutta e soltanto l'approssimazione necessaria e sufficiente. E quanto agli orologi...

Gli orologi! Ecco uno dei lati più interessanti del problema. Mentre scriviamo, il nostro orologio segna le 3 e 7, rispettivamente con la lancetta piccola e la grande: motivo per cui sono le 15,35. Ecco perchè i bambini e i popoli primitivi incontrano tanta difficoltà a leggere l'ora. Leggere? Strologare, piuttosto.

Il nostro orologio di domani stroncherà anzitutto il superstite malvezzo dei due attuali sistemi distinti, ventiquattresimali nella scrittura e nei rapporti ufficiali, duodecimale sul quadrante e nei rapporti verbali e privati, con tutti gli equivoci inerenti.

Il nostro quadrante sarà numerato da uno a dieci, e la lancetta corta compirà, da una mezzanotte all'altra, uno solo e non più due giri del quadrante, segnando le *decine d'ore*; mentre la lancetta lunga, dieci volte più veloce, segnerà l'*unità oraria*. Quando la lancetta corta sarà sulle sette e la lunga sulle 3, sapremo che sono le 73. Dieci divisioni tratteggiate tra un numero e l'altro ci daranno l'approssimazio-ne alla decina dei nuovi minuti, cioè de[…] di 86 dei secondi attuali: più che suf[…] gli orologini delle signore, per quell[…] per gli impieghi correnti.

Gli orologi maschili e tutti quelli di pretesa (anche da braccio) avranno, [...] dell'inutile «minutaria» attuale, la te[…] cetta centrale concentrica, finalmente [...] zata e diventata una cosa seria, rappor[…] 10 rispetto alla precedente; essa consen[…] di un'approssimazione spinta ad 8 degl[…] secondi, quale nessuno dei comuni quad[…] tuali consente.

Gli orologi domestici a pendolo e [...] campanile, muniti di suoneria, non po[…] naturalmente, suonare le 83 con altrett[…] tocchi. E allora? Nulla di più semplice[…] ranno separatamente le decine e le unit[…] colpi rapidi, breve intervallo, e tre col[…] vantaggio, sugli orologi attuali, che non [...] cherà più, la notte, tender l'orecchio dura[…] minuti, per poi sentir sonare una mezza [...] ver rinviare di altra mezz'ora la vostra cu[…] tà, dopo di che il sonno si sarà trasformato [...] refrenabile tendenza a considerare pessim[…] mente la vita; ogni 14 degli attuali minu[…] sentirete sonare un'ora inequivocabile.

SONO LE 53.50: LA POLENTA E' IN TAVOLA!

Voi obiettate ancora [...] questa rivoluzione costr[…] a buttare a mare tutti gl[…] logi dell'umanità? Sarà la [...] bella vendetta dei popol[…] veri di materie prime e r[…] di mano d'opera fine e in[…] gente, come l'Italia. La [...] ma garantirà dalla disoc[…] zione centinaia di miglia[…] lavoratori per qualche a[…] La cassa, i rubini, le m[…] tutte le parti nobili dell'[…] logio saranno usufruibil[…] molte altre parti ricuper[…] li per fusione: si tratterà d[…] que di creare, per il fabb[…] gno universale, un miliard[…] nuovi «ruotismi» e altret[…] ti quadranti. Tra picco[…] grandi, possiam calcolare [...] media di 100 grammi di n[…] va materia prima per cia[…] no. In totale, la miseria di [...] mila tonnellate per tutta [...] manità!

Arrivederci, dunque, cari [...] tori, alle 99 e 99 del 29 [...] cembre dell'anno 1999!

ALDO FARINE[…]

(Disegni di Bisi)

Vita del Touring

LE STAZIONI DEI LAGHI DELLE PREALPI E DEGLI APPENNINI

E' in corso di distribuzione ai Soci che a suo tempo si sono prenotati, versando il piccolo contributo richiesto, il volume *Le Stazioni dei Laghi, delle Prealpi e degli Appennini* della « Guida Pratica ai Luoghi di Soggiorno e di Cura d'Italia » (1). Con quest'opera si chiude la bella e utile collana che il Touring ha voluto dedicare alla trattazione delle nostre stazioni balneari, climatiche e idrominerali. Ai due volumi della I Parte, dedicati alle nostre stupende marine negli anni 1932 e 1933, rifatti e fusi in un solo volume nel 1936, seguirono nel 1934 e 1935 i due della II Parte, che trattano delle incantevoli stazioni alpine, e del secondo di essi una nuova edizione nel 1936, anno in cui i Soci ricevevano il volume che forma la III Parte relativa alle stazioni idrominerali, preziosa ricchezza del Paese. Ora viene distribuita la IV Parte, che contiene la descrizione delle stazioni lacuali, prealpine e appenniniche. Il nuovo volume, compilato secondo i criterî di obiettività e di praticità seguiti nella compilazione degli altri, salvo lievi innovazioni suggerite dall'esperienza fatta coi precedenti e dall'indole della materia trattata, è il più voluminoso e ricco della collana; esso consta, infatti, di 292 pagine, nelle quali sono descritte ben 650 località; il testo è adorno di 205 vedute panoramiche e di 36 nitide cartine delle principali zone trattate.

PUSIANO. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

ABETONE. *(Ed. F.lli Brenna)*

La prima parte del nuovo volume è dedicata alle stazioni di soggiorno e di cura dei nostri meravigliosi laghi. E' la più importante, come esigeva il posto cospicuo che esse occupano, nel qua-

---

(1) « Guida pratica ai luoghi di soggiorno e di cura d'Italia » - Parte IV - *Le Stazioni dei Laghi, delle Prealpi e degli Appennini.* Il volume è distribuito — come dono semi-gratuito — a tutti i Soci che hanno versato o che verseranno nel corso del 1937 il piccolo contributo di L. 4.50 (Estero L. 8). Prezzi per i Soci che desiderano altri esemplari nel corso del corrente anno e per tutti i Soci dopo il 31 dicembre 1937, L. 9 alla Sede del T. C. I.; L. 11 in Italia, Impero e Colonie; L. 13 all'Estero. Per i non Soci, rispettivamente L. 18, L. 20 e L. 22.

FAVARO E SANTUARIO D'OROPA. *(Fotocelere)*

dro delle risorse turistiche del nostro Paese, grazie alle loro bellezze incomparabili, alle loro favorevoli condizioni climatiche e specialmente al notevole sviluppo dell'organizzazione alberghiera, e grazie anche al valore che rappresentano nell'economia della Nazione.

Nella seconda parte sono descritti [...] mente i luoghi di soggiorno e di cura de[...] pi propriamente dette, ma anche tutte [...] calità frequentate per villeggiatura, le [...] effetti [...] della Guida, dovevano es[...] siderate [...] le stazioni prealpine per le [...] dizion[...] caratteristiche di ambiente, d[...] di organizzazione turistica. Si tratta, [...] maggi[...], di stazioni di mezza monta[...] meno [...]tanti, in molti casi e agli e[...] rativi, [...]elle di alta montagna. In[...] l'altez[...]ata costituisce un agente te[...] co mol[...]gico e suscettibile di effett[...] tanti, e [...]presenta per molte categorie [...] sone a[...] qualche pericolo; mentre il [...] mezza montagna è meno energico e per[...] temibile, [...] tonico e più tollerabile. Il [...] volume della *Guida Pratica* servirà a far [...] conoscere e apprezzare gran numero di [...] località, adatte a numerose categorie di [...] appunto per queste caratteristiche clima[...]

La terza parte del volume è dedicata a[...] zioni degli Appennini. Scorrendola, il let[...] vede passare dinanzi agli occhi tutta una [...] serie di paesi, di borgate, di città appar[...] alle regioni più diverse, dalla Liguria, all[...] bria, alla Sicilia e alla Sardegna. La Gu[...] accompagna nei luoghi più vari per belle[...] paesaggio, per qualità di clima, per attrez[...] turistica e alberghiera; ora lo fa sostare [...] stazioni di prim'ordine, assurte ormai a [...] fama e importanza; ora lo accoglie nei luog[...] singolare vaghezza ancora in corso di valo[...] zione, o in qualcuna di quelle località appa[...] e tranquille, tuttora agli inizi della loro v[...] ristica, ma, comunque, meritevoli di essere [...] glio conosciute e frequentate.

Anche a questo volume la Direzione del [...] ring ha dedicato le più attente cure, affinchè [...] scisse, secondo il programma precedentem[...] stabilito, esauriente per la copia di notizie g[...] rali e pratiche che possano orientare e aiut[...] lettore nella ricerca e nella scelta di un l[...] di villeggiatura, risparmiandogli la noia di [...] gi preventivi, d'indagini e di pratiche spesso [...] plicate e dispendiose. La diligenza con cui il [...] teriale vasto e comp[...] so è stato raccolto, [...] gliato e ordinato; la [...] rito di assoluta im[...] zialità che ha prese[...] to alla preparazione [...] lavoro e alla redaz[...] definitiva del tes[...] dànno affidamento [...] anche questo volu[...] dato il suo valore p[...] pagandistico e divu[...] tivo, potrà contrib[...] notevolmente al m[...] mento turistico, fac[...] do meglio conoscer[...] apprezzare le local[...] in esso descritte, m[...] te delle quali sino a [...] ri ancora neglette [...] non ancora sufficien[...] mente valorizzate.

SELVA DI FASANO. *(Fot. V. Simone)*

UN NUOVO SERVIZIO PER I SOCI AUTOMOBILISTI

LA POLIZZA "S. A. L. D. A.„

All'Assemblea Generale dell'Alliance Internationale de Tourisme, tenutasi a Budapest nel settembre del 1935, l'on. Italo Bonardi, Delegato del Touring Club Italiano, con un'ampia relazione richiamava l'attenzione dei convenuti sulla necessità di risolvere il problema dell'assistenza legale a favore dei turisti circolanti con automezzi sia nel proprio Paese sia all'estero. Diceva in quella sede il nostro rappresentante: « Occorre affermare il principio della assoluta ed urgente necessità di offrire da parte delle associazioni turistiche ai propri membri, sia che percorrano le strade del proprio Paese, sia che viaggino all'estero (e tanto più in quest'ultimo caso in cui le difficoltà provenienti da una spesso scarsa conoscenza della lingua, dall'ignoranza delle norme di legge, dalla mancanza di relazioni e di appoggi costituiscono sovente per i turisti degli ostacoli assai gravi alla manifestazione dei loro diritti) la possibilità di ottenere, oltrechè dei consigli autorizzati e fondati, la necessaria assistenza in giudizio, senza che questi servizi abbiano a gravare così fortemente sul portafoglio dell'interessato da costringerlo, come spesso succede, a sopportare spese assai forti, oppure a rinunciare a far valere le proprie pretese e i propri diritti, per timore che il costo di una controversia venga ad assorbire il vantaggio pecuniario di un esito favorevole o ad aggravare un eventuale esborso ». E il rapporto del nostro Sodalizio conchiudeva auspicando che l'Alliance Internationale de Tourisme, nella sua veste di federazione delle Associazioni turistiche nazionali, si rendesse iniziatrice di una attività intesa ad assicurare ai Soci delle Associazioni stesse la possibilità di valersi di questi servizi con una spesa modesta, da corrispondersi, ad esempio, sotto forma di premio per una assicurazione delle spese legali in materia di circolazione stradale. La segnalazione del T. C. I., com'era evidente, riscuoteva la maggiore attenzione da parte dell'Assemblea la quale, seduta stante, nominava un relatore con l'incarico di presentare alla successiva assemblea dell'A. I. T. un rapporto dettagliato sul tema e proposte concrete.

Il relatore M. Lachenal, Vice Presidente del Touring Club Svizzero ed eminente giurista e uomo di governo, presentava il suo rapporto alla Assemblea dell'A. I. T. di Monaco del settembre 1936, e dopo aver riconosciuto, in pieno accordo col nostro Sodalizio, l'importanza della questione e di aver esaminato con un diligente studio le realizzazioni compiute in varî Paesi in materia di assicurazione delle spese legali derivanti dalla circolazione automobilistica, concludeva coi seguenti voti: *a)* nei paesi ove non esistono Compagnie private per l'assicurazione di dette spese legali o dove esse non diano i necessari affidamenti di serietà, l'associazione turistica nazionale studi la costituzione di un organismo del genere, che assicuri ai turisti l'assistenza nel proprio paese ed anche, per via di contratti di reciprocità con le Compagnie straniere esistenti, nelle Nazioni straniere; *b)* nei paesi dove esistano Compagnie private di piena fiducia il Touring Club nazionale promuova degli accordi con esse nel senso di ottenere dei ribassi di premio per i propri Soci nei confronti degli altri assicurati e di conseguire a favore dei Soci stessi vantaggi supplementari o garanzie speciali superiori a quelli offerti agli assicurati ordinari. E' superfluo ricordare come questi voti abbiano riscosso l'unanimità dei presenti, dopo che il rappresentante del Touring Club Italiano, nella sua qualità di iniziatore della proposta, si era calorosamente associato alle conclusioni di M. Lachenal.

Si trattava ora di passare dalla discussione teorica all'attuazione pratica dei deliberati e, naturalmente, il nostro Sodalizio, che aveva patrocinato lo studio della questione, riteneva suo debito di giungere con particolare celerità alla realizzazione degli accordi auspicati. Siamo lieti di portare a conoscenza dei Soci che recentemente è stato firmato un accordo fra il Touring Club Italiano e la Società Anonima Liquidazione Danni Automobilistici (S.A.L.D.A.) avente sede in Milano, via G. Mayr 10, e Agenzie in tutti i principali centri italiani, in base al quale i Soci del Touring sono ammessi a fruire dei servizi offerti dalla S.A.L.D.A. ai propri assicurati, a condizioni di speciale favore.

Questi servizi si compendiano nell'assistenza che la S.A.L.D.A. dà ai suoi assicurati in tutte le controversie relative alla utenza stradale, sia come pedoni che come guidatori di veicoli a trazione animale o meccanica, sia in qualità di proprietari di veicoli guidati da dipendenti, che in qualità di trasportati su veicoli di qualunque genere. L'assistenza della S.A.L.D.A. si esplica sia nei processi penali per ferimento od omicidio colposo, sia nelle cause per risarcimento di danni materiali e corporali subiti dall'assicurato o dai propri familiari o dipendenti, sia nelle opposizioni a contravvenzioni. La polizza S.A.L.D.A., insomma, viene a completare ogni altra forma assicurativa, perchè in base ad essa la Società assicuratrice assume a suo carico tutte le spese legali che dovrebbero essere sostenute dall'interessato per far valere in caso di sinistro i propri diritti o per opporsi alle pretese altrui. E poichè l'organizzazione S.A.L.D.A. ha ramificazioni in tutte le regioni d'Italia, i suoi assicurati si trovano nella possibilità di rivolgersi pressochè immediatamente, in caso di sinistro — qualunque sia la località dove esso è avvenuto — a una Agenzia, a un avvocato, a un perito, che li possano validamente assistere. I nomi di questi agenti e professionisti accreditati presso la S. A. L. D. A. si trovano accuratamente elencati, divisi per regioni e località, nel vademecum del quale la S.A.L.D.A. munisce i propri assicurati.

Un altro aspetto interessantissimo della polizza S. A. L. D. A., che si ricollega particolarmente alla esposizione fatta dai Delegati del Touring

in seno alle [illegible] dell'A. I. T., è la possibilità che essi [illegible] di ricorrere all'assistenza gratuita [illegible] anche trovandosi all'estero. La S. A. [illegible] è collegata per questi servizi [illegible] una Compagnia Svizzera, la C. [illegible] d'Assistence e de Protection [illegible], la quale estende la sua organizzazione [illegible] o a mezzo di accordi di reci[illegible] gli Stati d'Europa ed anche in alcuni [illegible] alcun aumento di prezzo [illegible] il turista italiano assi[illegible] A. potrà, in caso di sini[illegible] in Svizzera, Francia, [illegible] Austria, Ungheria, Iugoslavia [illegible]. L'estensione dell'assistenza ad altri Paesi prevede lievi aumenti d[illegible]

Il Touring crede così di avere realizza[illegible] lo che era un suo antico proposito: di [illegible] l'efficienza del servizio di Consulenza leg[illegible] gode del crescente favore dei Soci, an[illegible] loro con una tenue spesa anche l'assist[illegible] contenziosa, esercitata nel modo più ef[illegible] occasione di controversie e sinistri deriv[illegible] la circolazione stradale: ai Soci, ora, d[illegible] che l'iniziativa del Touring è da essi [illegible] e gradita. [illegible] inteso che tanto la Segreteria [illegible] rale del Sodalizio come la Direzione della [illegible] L. D. [illegible] a completa disposizione d[illegible] del Touring per fornire quelle maggiori d[illegible] dazioni che [illegible]si desiderassero.

Per i Soci che reclamano.

Che cosa rappresenta, per il Touring, la corrispondenza in partenza e in arrivo, diremo altra volta. Pensiamo infatti che pochi si rendano conto esatto della sua crescente importanza e della somma enorme di lavoro che essa comporta per i vari uffici. Ci limiteremo oggi ad osservare come una parte, fortunatamente minima, delle lettere che pervengono al Sodalizio consiste ogni giorno in reclami di Soci per pubblicazioni non ricevute. Il Touring, come è noto, non lascia nessun reclamo senza replica ed ognuna delle sue risposte è il frutto di diligenti indagini, i cui risultati possono essere riassunti nelle osservazioni che seguono.

I disguidi dipendono il più delle volte da cambiamenti d'indirizzo non comunicati in tempo utile. Raramente i portinai respingono le pubblicazioni dirette a Soci che hanno mutato dimora e talvolta, quando correggono l'indirizzo, lo fanno con grafia così poco leggibile, che la maggior parte dei disguidi si verificano appunto nei casi di «rispedizione».

Altre volte avviene che le nostre pubblicazioni, non potendo essere contenute, perchè voluminose, nelle cassette che servono, nell'atrio di molte case, per la ripartizione della corrispondenza ai singoli inquilini, vengano deposte dal portalettere sul casellario, alla mercè di chiunque passi.

Ma dispersioni e disguidi possono avvenire anche in altri modi; per esempio: v'è chi ritira la corrispondenza dal portalettere, in istrada, e riceve inavvertitamente una pubblicazione del Touring, ne lacera l'involucro senza badare all'indirizzo, che non è il suo, salvo poi a ricevere il duplicato, che pensa speditogli per errore; qualche portinaio trattiene le pubblicazioni per esaminarle, e poi non ha il coraggio di consegnarle deteriorate al destinatario; di due omonimi che abitano nella stessa casa o in casa vicina, uno riceve due copie e l'altro nessuna; oppure il portalettere continua per abitudine a consegnare i primi numeri della Rivista a un ex-Socio o ex-abbonato, senza controllare l'indirizzo; ovvero uno dei familiari o la persona di servizio hanno ritirato e riposto le pubblicazioni, dimenticando di avvertirne il destinatario; o ancora il Socio ha due indirizzi (di casa e d'ufficio) e non ricevendole a casa, trascura di controllare in ufficio dove e come le pubblicazioni del Touring vadano a finire.

Avviene, inoltre, che un Socio, non curandosi di leggere il «Bollettino di informazioni», reclami per il mancato invio di pubblicazioni a cui non ha diritto; che un altro, distratto, chieda quel che ha già ricevuto, e al nostro invito di ricercare le pubblicazioni fra i suoi libri, risponda, scusandosi del disturbo arrecato, di averle infatti rintracciate.

Non vogliamo, con questo, escludere che, su un quantitativo annuo di oltre cinque milioni di pubblicazioni e stampati vari, qualche disguido possa avvenire; ma quando un Socio reclama due o più pubblicazioni, oppure tutte le pubblicazioni di due o più anni, mentre a noi risultano puntualmente spedite, è evidente che la causa della dispersione è vicina al Socio, il quale deve adoperarsi egli stesso per iscoprirla ed eliminarla.

Dal canto nostro, possiamo assicurare che i Soci, quando hanno la lodevole abitudine di comunicare in tempo i cambiamenti d'indirizzo, di leggere i nostri notiziari e di tenersi al corrente dei termini di tempo in cui si distribuiscono le singole pubblicazioni, non hanno mai o quasi mai reclami da rivolgere agli uffici del Touring.

Ricordino i So[illegible]

... che il [illegible] luglio scade il termine pe[illegible] delle schede di votazione «ad referendu[illegible] nesse al numero di maggio de «Le Vie d'[illegible] La partecipazione unanime, o presso che [illegible] me, dei Soci alla votazione costituirà pe[illegible] genti la prova più luminosa — perchè d[illegible] spontanea — del loro affettuoso e sempre [illegible] attaccamento al nostro Sodalizio, che att[illegible] essi le forze vive per operare sempre più [illegible] samente e utilmente a vantaggio loro e dei [illegible]

I Soci tutti esercitino questo loro diritto [illegible] sto loro dovere, rinviando le schede con l'e[illegible] sione del loro voto, affinchè il Touring, ne[illegible] crescente fervore di iniziative, si senta [illegible] to dalle forze vive e solidali che si sch[illegible] sotto le sue insegne.

ESCURSION[illegible] E CAMPEGGI

LA MARCIA TURISTIC[illegible] ALPINA NELLE DOLOMI[illegible]

Come abbiamo annunziato, nella prima [illegible] dicina di settembre avrà luogo, organizzat[illegible] Touring e con partenza da Bolzano, una [illegible] turistica sino a Cortina d'Ampezzo, attrav[illegible] Gruppi del Catinaccio, Sasso Lungo, Sella, [illegible] molada e Tofane, superando i passi di S[illegible] Pordoi, Campolongo e Falzarego, percorrend[illegible] verdi praterie e le foreste dell'Alpe di Siusi[illegible] stando nei rifugi alpini e nei centri turisti[illegible] Canazei, Arabba, Cortina d'Ampezzo, amm[illegible] do, insomma, e godendo di tutte le merav[illegible] che le Dolomiti occidentali offrono al turista.

Il primo dei due Gruppi in cui sarà divis[illegible] carovana effettuerà il percorso in cinque [illegible] facili e agevoli, affinchè possa parteciparvi ch[illegible] que abbia buoni garetti, qualunque sia l[illegible] età; il secondo gruppo dei «turisti alpinis[illegible] pur seguendo lo stesso itinerario, si cimen[illegible] con la traversata dei massicci alpini; dopo di [illegible] i due gruppi, ricongiunti, concluderanno la M[illegible] cia a Cortina.

Ecco il programma particolareggiato di q[illegible] sta simpatica ed attraente manifestazione.

Domenica 5 settembre

Ritrovo a Bolzano (Stazione FF. SS.).
Partenza con autovetture per Tires - Bagni di La[illegible] Bianca (m. 1160).
Inizio della marcia per Vallone Orsara, Sella [illegible] 2069), Pianoro dello Sciliar, Rifugio Monte Pez [illegible] zano».
Passeggiata al Monte Pez (m. 2564) e pernotta[illegible] nel Rifugio.

Lunedì 6 settembre

Partenza per l'ex-Rifugio Alpe di Siusi (m. 2152).
Proseguimento per il Passo di Fassa (m. 2297).

Comitiva « A »

Partenza per i Piani di Confin - Rifugio Vicenza, al Sasso L[illegible] (m. 2252).
Proseguimento per Forcella del Sasso Lungo (metri 2681), [illegible] al Passo di Sella (m. 2176).

Comitiva « T »

Partenza per le Forcella di Rodella (m. 2306), Passo di Sella [illegible] 2214) e pernottamento al Rifugio.

Martedì [illegible] settembre

Partenza per il Col Rodella (m. 2485).
Discesa [illegible].

Comitiva « A »

Parten[illegible] Alba - Rifugio di Contrin (m. 2016) e pernot[illegible].

Comitiva « T »

Parten[illegible] Penia - Pian Trevisan - Rifugio Marmolada [illegible] Fedaia (m. 2040) e pernottamento.

Mercoledì [illegible] settembre

Comitiva « A »

Parten[illegible] Forcella della Marmolada (m. 2910) - Vetta [illegible] Marmolada (m. 3342).
Prose[illegible] per il Pian della Fedaia al Rifugio Marmo[illegible] (m. 2040).

Comitiva « T »

Gita [illegible] dintorni.
Pernottamento al Rifugio Marmolada.

Giovedì 9 settembre

Partenza per il Vial del Pan al Passo Pordoi (metri 2250).
Pernottamento al Rifugio Savoia.

Venerdì 10 settembre

Comitiva « A »

Partenza per Forcella Pordoi (m. 2849) - Rifugio del Boè (m. 2871) - Proseguimento per Piz Boè (m. 3151). Forcella Boè - Cresta Strenta - Piz Lago Gelato - Pizza Longata - Rifugio Vallon (m. 2536) - Pernottamento all'Albergo Piz Boè al Passo di Campolongo (m. 1875).

Comitiva « T »

Partenza per Prati del Pordoi - Prati di Larset - Pian de Boè - Albergo Piz Boè al Passo di Campolongo (m. 1875).
Partenza per il Rifugio Pralongià (m. 2139) e pernottamento.

Sabato 11 settembre

Comitiva « A »

Partenza per il Rifugio Pralongià (m. 2139).
Proseguimento per Settsass - Col di Lana (metri 2462).

Comitiva « T »

Partenza per Settsass - Col di Lana (m. 2462).
Proseguimento per il Passo di Falzarego (metri 2105).
Proseguimento con autopullman per Cortina d'Ampezzo (m. 1225).
Scioglimento della comitiva.

16° CAMPEGGIO AL M. ROSA

Da sedici anni il Touring offre ogni estate ai suoi Soci che amano la montagna l'opportunità [illegible] partecipare a un campeggio alpino. Il Ca[illegible] di quest'anno [illegible] presso il M[illegible] Rosa, la più alta [illegible] — dopo il [illegible] — della grande catena delle Alpi, e precisamente alla testata della Valle d'Ayas, in un magnifico pianoro (Verra) situato ad oltre 2000 metri sul mare. A poco meno di un'ora dalla borgata di St. Jacques d'Ayas, dove finisce la carrozzabile, e a qualche decina di minuti dai pittoreschi casolari di Fiéry e di Résy, la località prescelta, in vista a superbe foreste di pini e di larici, s'affaccia su maestose visioni d'alta montagna, coronate da ghiacciai e nevi eterne, splendenti di immacolato candore sulle cime che uniscono il Cervino al Rosa e si specchiano nelle acque del suggestivo Lago Bleu.

Il Campeggio di quest'anno si svolgerà in tre turni, dal 25 luglio al 25 agosto: il primo turno, dal 25 luglio al 3 agosto; il secondo, dal 4 al 15 agosto; il terzo, dal 17 al 25 agosto.

Le quote di partecipazione sono stabilite nella seguente misura: L. 310 per il primo turno, L. 380 per il secondo, L. 275 per il terzo. Si accettano anche iscrizioni al primo e secondo turno e al secondo e terzo turno per la quota di Lire 675; all'intera durata del Campeggio (un mese) per L. 950.

I partecipanti al Campeggio godranno della riduzione ferroviaria del 70 % da tutte le Stazioni del Regno fino a Verrès o Milano donde si effettueranno autoservizi diretti per il Campeggio.

Il programma particolareggiato si spedisce gratis a richiesta.

Questo XVI Campeggio del Touring riuscirà certamente uno dei più memorabili per l'imponente bellezza dei luoghi. Nè son da temere disagi di alcun genere: non ostante l'altitudine e la vicinanza imminente dei colossi alpini, il Campeggio offrirà tutte le comodità possibili a coloro che vi prenderanno parte. Chi non vorrà cimentarsi con la montagna, potrà deliziarsi di amene passeggiate e godersi in serenità le ineguagliabili emozioni della natura alpestre.

SALENDO AL CAMPEGGIO DA S. JACQUES D'AYAS. (Fot. Vota)

ESCURSIONE IN UMBRIA

Nel precedente numero della Rivista fu pubblicato il programma sommario di questa importante escursione, indetta dal Touring per la fine [illegible], in una delle più varie e pittoresche regioni d'Italia.

Il programma particolareggiato è già pronto presso la Direzione del T. C. I., e sarà inviato gratuitamente a tutti coloro che ne faranno richiesta.

La nuova edizione della "Carta Automobilistica al 650.000„

Come promettemmo nei fascicoli di aprile e maggio, in cui si parlò del processo di rinnovamento subìto dalla *Carta Automobilistica al 650 mila*, nella prima quindicina di giugno inizieremo la spedizione del primo foglio, — *Italia Settentrionale* — a coloro che l'hanno prenotato. Ricordiamo che esso costa: L. 9 alla Sede del T.C.I.; L. 10 franco di porto nel Regno, Impero e Colonie; L. 11 all'Estero.

Esempi da imitare.

E' davvero confortante dover segnalare in ogni numero della nostra Rivista l'esemplare buona volontà dei Soci Vitalizi, che in gran numero continuano ad inviare spontaneamente al Touring la quota integrativa di L. 22.50 o di L. 30, a seconda, cioè, che si tratti di Soci iscritti con la quota di L. 150 (prima del 1932) o con quella di L. 200 (dal 1932 al 1935), a rimborso della somma versata dall'Amministrazione del Sodalizio per convertire il loro contributo in Rendita 5 per cento.

Registriamo con non dissimulata fierezza quest'altra cospicua serie di «esempî da imitare»:

Comm. U. Serena, Castelfr. V.; Comm. G. Ratti, Roma; Avv. G. L. Marchetti, Roma; Maoli Fiorenzo, Roma; Bisio Francesco, Borgo Fornari; S. Ten. Angelo Scarso, Genova; Nob. Nina Brunelli, Brescia; Ing. Giuseppe Moro, Genova; Vipiana Ettore, Torino; Rag. Gennaro Fossataro, Roma; Ing. Giuseppe La Farina, Palermo; Ing. Dr. Manfredo Decker, Genova; Beltramo Giovanni Ettore, La Spezia; Prof. Comm. Andrea Marchiori, Milano; Dott. Francesco Dolci, Console del T. C. I., Bergamo; Cav. Riccardo Artusi, Laorca di Lecco; Cav. Giuseppe Varesi, Milano; Comm. Giovanni Dallorso, Chiavari; Ing. Guido De Benedetti, Torino; Cav. Uff. Pietro Fantoni, Udine; Comm. Lodovico Goisis, Milano; Dott. Prof. Arturo Gallarotti, Cons. Scolastico del T. C. I., Brescia; Rag. Edmondo Fornò, Napoli; Scarsi Gian Maria, Genova; Scarsi Ettore G. B., Genova; Dott. Isacco Salto, Roma; Cap. Marcello Martinengo, Torino; Ing. Giuseppe Alessandrini, Lecco; Ing. Angelo Tevarotto, Padova; Ing. Giuseppe Mares, Candelo Biellese; Marchesano Erberto, Toirano; Mancini Giuseppe, Parma; Cav. Pietro Tolini, Creva; Dott. Carlo Crespellani, Firenze; Caccialanza Francesco, Milano; Cav. Carlo Sutorini, Trieste; Avv. Giusto Arcangeli, Roma; Rag. Alessandro De Lozzo, S. Pietro di Feletto; Andreoni Emilio, Console del T. C. I., Vernate; Biblioteca del R. Istituto Tecnico, Zara; Dott. Prof. Luigi Rollone, Milano; Cav. Uff. Achille Persico, Console del T. C. I., Villanova d'Arda; Cav. Felice Modica dei Baroni di S. Giovanni, Noto; Marchese Gerardo Lignola, Giffone Vallepiana; Avv. Comm. Giuseppe Gerosa, Treviglio; Marchese Dott. Comm. Giovanni Dufour Berte, Firenze; Dott. Leonetto Pannocchia, Nefasit; Rag. Lionello Colombo, Gallarate; Malan Chaix Sarah, Géneve; Ten. Dario Tomaselli, Derna; Dott. Giuseppe Moccia, Varese; Chiesa Pietro, Recco; Sac. Pio Stellini, Godiasco; Torretta Luigi, Genova-Pontedecimo; Viale Luigi, Genova; Dott. Ferdinando Galiani, Allen F. C. S.; Cav. Paolo De Pascale, Roma; Prof. Gino Solazzi, Parma; Dott. Matteo Signori, Trieste; Dott. Carlo Alberto Ottolenghi, Torino; Cav. Mario Carafoli, Torino; [illegible] lis Luigi, Napoli; Mariotti Lamberto, Genova; [illegible] per l'industria dell'acido tannico, Genova; [illegible] chele, Genova; R. Scuola Tecnica Commerciale [illegible] Leoni », Livorno; R. Istituto Tecnico Commerciale [illegible] Geometri « A. Gentili », Macerata; Mulazzi [illegible] Don Antonio Boffelli, Bergamo; Dott. Daniele [illegible] Milano; Mauri Paolo, Lissone; Bigagli Enea [illegible] Canavese; Cap. Costantino Damiani, Trieste; [illegible] Rodolfo Goldschmied, Trieste; Ten. Col. [illegible] Guarda [illegible] Verona; Rag. Cav. Arturo Giovanni [illegible] renze; [illegible] Alcide Scubati, Villadossola; [illegible] Edoardo [illegible], Milano; Prof. Costantino Jorio [illegible] Ten. Col. Giovanni Gisci, Roma; Prof. Stefano [illegible] la, Parma; Dott. Prof. Carlo Levrini, Quinzano [illegible] Prof.a [illegible] Benzoni, Varese; Gen. Comm. [illegible] Sartoris, [illegible]ia; Ammiraglio Giovanni [illegible] nezia; [illegible] Fidenzio, S. Margherita Ligure; [illegible] Giosuè, [illegible]; Donzella Vittorio, Bogliasco [illegible] lonna [illegible], Console del T. C. I., Vejano [illegible] Luca, [illegible] Lucano; Rag. Giuseppe Moretti [illegible] Monti G[illegible], Belgioioso; Don Michele Salvi [illegible] Geom. [illegible] Perfetti, Perugia; Cav. Francesco [illegible] zini, Console del T. C. I., Locri; Fava Andrea [illegible] Quinto; Antuori Vincenzo, Salerno; Passerini [illegible] Firenze; Sac. Giuseppe Bollano, Ceresole [illegible] Cap. Dott. Lamberto Sarteschi, Console del [illegible] Tizzana; Comm. Luigi Garbaccio, S. Remo; [illegible] zo Casa, Tonengo di Mazzè; Cav. Uff. Vittorio [illegible] Varese; Pianca Attilia, Milano; Pastoris Maria [illegible] Sampierdarena; Vittori Guido Vito, Pisa; [illegible] Costa, Agordo; Avv. Emilio Augusto Botturi [illegible] Console del T. C. I., Milano; Cav. Nomitore [illegible] ma; Dott. Carlo Amidani, Cremona; Dott. [illegible] Fiore, Belluno; Postpischl Umberto, Bologna; [illegible] Cav. Bernardino Delsignore, Caresana; Pastore [illegible] Como; Rag. Salvatore Giannini, Console del T. [illegible] Napoli; Ing. Alfredo Soldati, Cuneo; Riva [illegible] Como; Dott. Manlio Donadoni, Lecce; Dott. L[illegible] ci, Padova; Magg. Arturo Zunin, Console Mil[illegible] T. C. I., Pola; Ing. Tommaso Bombaglio, Varese; [illegible] Oliviero Gnocchi, Arezzo; Rag. Giuseppe Gaiazzi [illegible] sole del T. C. I., Parma; Cav. Alfredo Sason, [illegible] del T. C. I., Verteneglio; Rigo Mario, Piubega; [illegible] Luigi, Piubega; Padre Alfonso M. Sansigolo, [illegible] Garofalo Emanuele, Roma; Gasbarro Antonino, [illegible] netto; Garagnani Guido, Bologna; Gargantini Mi[illegible] rate Brianza; Sina Fortunato, Pontinia; Rag. [illegible] Cricchio, Prizzi; Clerici Giovanni, Milano; Band[illegible] gi Alberto, Marradi; Rufini Angelo, Roma; [illegible] Alessandro, Genova; Ing. Carlo Lutz, Torino; [illegible] nato Montaldi, Genova; Avv. Ferdinando Negri, [illegible] le Monferrato; Avv. Enrico Greco, Genova; [illegible] Umberto, Torino; De Angelis Pierina, Torino; [illegible] Aurelio Lodi, Cons. Scol. del T. C. I., Castelfranco [illegible] lia; Avv. Alessandro Alessandrini, Firenze; Prof. [illegible] Carlo Colorni, Console del T. C. I., Foggia; Dott. [illegible] vico Pachò, Firenze; Dott. Attilio Vigo, farmacista [illegible] gioioso; Dott. Cav. Gino Valdameri, Edolo; Prof. [illegible] seppe Scrofani, Console Scol. del T. C. I., Amelia; [illegible] Felice Ramorino, Roma; Mons. Salvatore Capoferri [illegible] ma; Dott. Ing. Luciano Luciani, Trieste; Avv. [illegible] Gallino, Genova; Rag. Gino Faini, Firenze. (con[illegible]

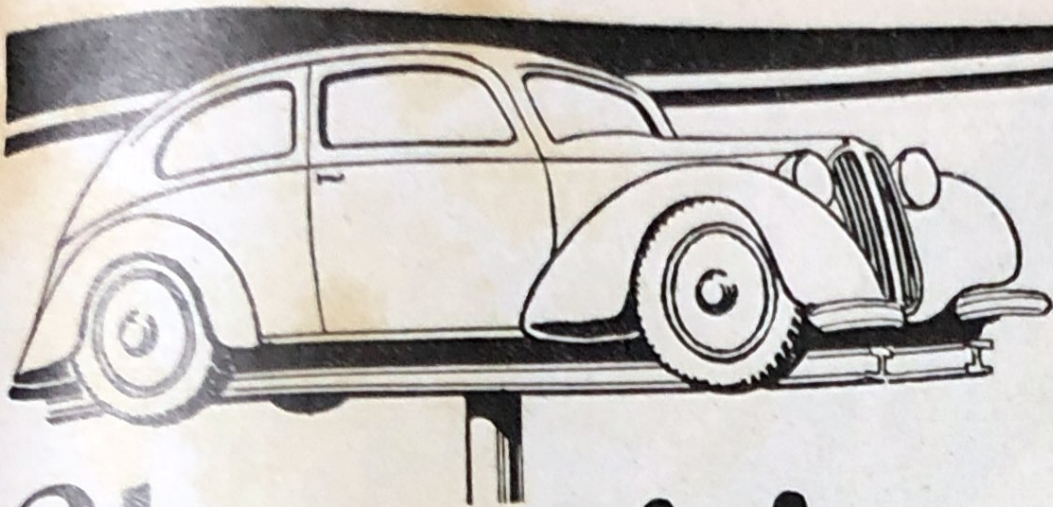
"Le Vie del Mond[o]"

Il fascicolo di giugno di questa Rivista ha il seg[uen]te interessantissimo sommario: V. Martini, *L'It[alia e] l'Islam*; U. Ademollo, *I Problemi del Pacifico*; C. [illegible]selli, *Le Province Basche* (con tavole a colori); [illegible] Lenti, *Materie prime: il cotone*; A. Vedani, *Nel [illegible]rantennio di Domokos*.

120 pag., 130 illustrazioni in nero, 4 tavole a co[lori], 10 cartine geografiche.

"Le Strad[e]"

Segnaliamo il numero di maggio della Rivista « [Le] *Strade* », per l'importanza degli argomenti trattati. [Il] fascicolo reca: *Le statistiche stradali nel 1938-XVI-[XVII]* di I. Vandone; *L'opera della Milizia della Strada [nel]l'anno 1936-XIV-XV; Alcuni recenti progressi negli [ar]mamenti tranviari urbani* dell'ing. A. Di Renzo; *Il [trat]tamento della silicatazione* di S. Tacconi; *Influenza [del]la forma dei pezzi di pietrisco sul coefficiente di [illegible]tà* del dott. ing. G. Cimato; *I semipneumatici e le [stra]de* di R. Ariano; *Nettezza, innaffiamento e lava[ggio] nelle strade della città di Genova* dell'ing. I. La[illegible] oltre alla *Bibliografia* e a un diffuso *Notiziario*.

Abbonamento annuo: L. 12.50 (Estero L. 22.50), [ri]dotto a L. 10.50 (Estero L. 20.50) per i Soci del T. C. [I.] e a L. 7.50 per i Funzionari degli Uffici Tecnici [ad]detti al governo di strade.

Un servizio di lubrificazione completa Mobiloil ha, oltre ad una maggior durata, una efficacia quattro volte superiore a quella d'un servizio ordinario.

Oltre a godere i vantaggi della qualità realizzate anche una sensibile economia nelle spese di lubrificazione.

AT-6

ESSO
ESSO
ESSO
ESSO
rifornimenti ovunque

AUTOMOBILISMO

Conoscete questo « perchè »?

Stavamo per intrattenere i lettori su tutt'altro argomento, quando la posta ci ha recapitato un quesito che, per ragioni di tempestività e di connessione logica e cronologica, richiede la precedenza assoluta: esso infatti si riferisce al « perchè » dello scorso mese, e ci permetterà di dare alla nostra chiacchierata sui motori a valvole in testa un complemento e una conclusione.

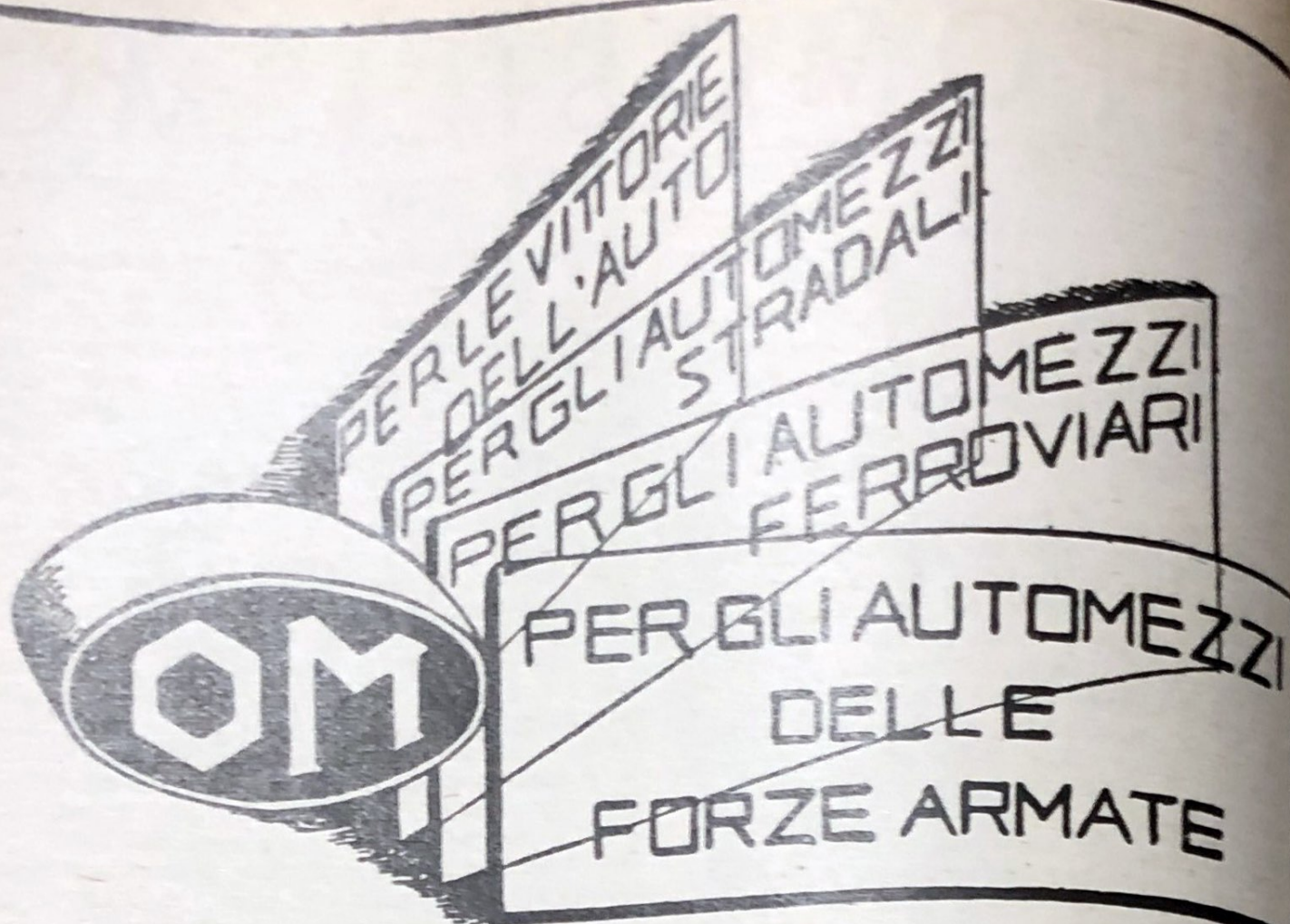
Ho letto or ora — scrive il socio Agostino Porta da Torino — *l'interessante « perchè » di Cristoforo sul numero di maggio della Rivista, ed ho appreso cose utili che a torto giudicavo misteriose. Mi pare però che la chiarissima esposizione divulgativa sulla superiorità dei motori a valvole in testa non esaurisca l'argomento. Infatti, ho compreso perchè in questi motori la coppia motrice sia maggiore che nei corrispondenti motori a valvole laterali; ma a che serve questa coppia motrice più elevata? Come fa la macchina a marciare più veloce se conserva lo stesso rapporto di trasmissione, come praticamente avviene nelle trasformazioni della sola testata sui motori più diffusi? E infine, se tanti sono i vantaggi, perchè non si fanno tutti i motori senz'altro a valvole in testa? Quali sono i vantaggi delle valvole laterali?*

La domanda d'oggi è tanto più sensata in quanto nello scorso Numero accennavamo di sfuggita al fatto che, per raccogliere al massimo grado i vantaggi economici (massimo rendimento specifico rispetto al servizio richiesto, e quindi minimo consumo) di un motore trasformato da valvole laterali a valvole in testa, sarebbe utile ridurre contemporaneamente la cilindrata. Era logico dedurne che, accontentandosi invece di lievi vantaggi in fatto di consumo, e desiderando per contro sfruttare la trasformazione in maggior velocità della macchina, basta conservare cilindrata e rapporti di trasmissione inalterati: il che significa che il motore offrente, dopo la trasformazione, un colpo più forte su ogni pistone ad ogni scoppio, acquista anche la indipendente e curiosa facoltà di compiere nell'unità di tempo un numero di scoppi maggiore. Altrimenti il vantaggio sarebbe tutto nel « tiro » e nella « ripresa »: che c'entra tutto questo con la velocità massima assoluta? Due cavalli (di carne ed ossa) attaccati ad un piccolo calesse, potranno migliorare le condizioni di marcia intermedie, ma non tirare il calesse, sul galoppo lanciato, più rapidamente che un cavallo solo: e a metterne quattro, sei, il risultato sarebbe sempre lo stesso.

Il perchè dell'apparente fenomeno è semplice. Anzitutto la maggior coppia motrice propria del tipo a valvole in testa, cioè la più elevata pressione unitaria che i gas, per le ragioni dette nello scorso numero, esercitano su ogni centimetro quadrato del pistone ad ogni scoppio, tende ad imprimere al pistone, come è ovvio, una velocità maggiore. È bensì vero che in ogni caso questa velocità dovrà scemare, ridursi a zero e invertirsi sempre dopo lo stesso tratto, determinato dalla lunghezza della corsa, e che il pistone riceverà una spinta negativa, nell'invertire il proprio moto, tanto maggiore quanto più forte è stato l'impulso iniziale — ma per intanto il volano ha ricevuto e immagazzinato un impulso più intenso, che lo aiuterà a vincere più rapidamente le tre fasi passive successive.

A questo punto entrano in scena le caratteristiche, che diremo secondarie, proprie di questo tipo di costruzione. A poco gioverebbe, infatti, per la velocità assoluta del veicolo, uno scoppio intensissimo che tenda ad affrettare le fasi passive, quando poi il pistone dovesse indugiare in attesa della successiva fase attiva, cioè riceverla dopo che ha già iniziato per semplice spinta la fase di discesa (scoppio), prima dello scoppio stesso. In tal caso si avrebbe bensì un'elevata velocità, ma a scapito della potenza: velocità puramente platonica, perchè ottenibile solo a vuoto o a carico ridotto. Il fatto si verifica normalmente in molti motori: il diagramma di potenza viene rappresentato con una curva, che dopo un certo regime (detto appunto regime massimo normale, o regime di massima potenza) comincia a scendere rapidamente: i regimi maggiori del normale non sono dunque sfruttabili che in discesa.

Questo limite all'aumento del regime rotazionale utile è fornito da alcuni elementi, da alcuni freni, in parte insopprimibili in ogni tipo di motore (per esempio, il valore progressivamente crescente delle forze d'inerzia che si oppongono alla troppo rapida inversione di senso degli organi dotati di moto alterno, quali il pistone, la biella, le valvole) — e in parte superabili nella tipica disposizione del motore a valvole in testa. Appartengono a quest'ultima categoria: la maggior velocità di propagazione della fiamma in tutta la massa gassosa compressa, perchè, a parità di ogni altra condizione, i punti più lontani della camera di scoppio son sempre assai più prossimi alla candela, generalmente in centro, o quasi, di una cupola o pseudo-cupola; i minori attriti e le minori inerzie dei gas, sia di ammissione come di scarico, per i percorsi più brevi e diretti, con meno gomiti, permessi dalle semplicissime, lineari e razionali tubazioni proprie dei « valvole in testa », il che favorisce il riempimento e l'evacuazione della cilindrata anche ai regimi elevatissimi, quando le valvole non rimangono aperte che un tempuscolo minimo; la possibilità di aumentare il diametro delle valvole stesse, facilitando anche per tal via il riempimento e lo scarico in tempi brevissimi, pur senza aumentare, anzi talvolta diminuendo le masse d'inerzia che si oppongono al ritmico va e vieni della valvola e della molla. A questo proposito va osservato che le valvole in testa ammettono, anzi, esigono un gambo più corto e quindi più leggero; e se anche l'albero di distribuzione è in testa comportano anche l'abolizione delle pesanti punterie: alleggerimento importante, perchè un sistema di distribuzione con poca inerzia permette alla valvola di seguire in concreto il profilo teorico della palmola di distribuzione, regolando questa funzione come l'ha prevista il progettista, anzichè sfasarla per « sfarfallamento »; e ciò è essenziale al requisito del riempimento della cilindrata. E' ovvio che, se le valvole ritardano la loro chiusura per pigro ritorno, il ciclo avviene come può.

Per tutte queste ragioni, dunque, il motore a valvole in testa, che in grazia della forma più raccolta e compatta della testa, con minima dispersione termica superficiale rispetto al volume di gas che contiene, utilizza in lavoro utile un maggior numero di calorie, fornendo cioè con ogni scoppio una più elevata coppia motrice (come si è visto e dimostrato nello scorso Numero) — possiede altresì la prerogativa di consentire, nell'unità di tempo, un maggior numero di scoppi utili, cioè tutti a piena potenza, fino a un determinato regime, oltre il quale anche questo tipo non può aumentare la velocità che a danno della coppia motrice, e quindi unicamente in folle o in discesa. Ma questo limite critico, questo culmine della curva di potenza, è sempre

più elevato, a parità d'ogni altra condizione, che nel corrispondente motore a valvole laterali.

Se poi, come avviene in pratica nelle trasformazioni commerciali, si conserva il rapporto di trasmissione, e se già il motore con la testa a laterali era adatto al veicolo e cioè poteva sviluppare, lanciato in pianura, il regime di potenza massima, è ovvio che dopo l'adozione della testata a valvole in testa (a parità di regime, cioè di velocità del veicolo, cioè di resistenze passive), la potenza sarà esuberante, e ancor più lo sarà al nuovo più elevato regime di potenza massima: quindi in pratica si potrà, oltre il nuovo regime, seguitare ad accelerare anche in pianura ed a pieno carico, utilizzando il motore nella curva di potenza discendente. Per esempio, un motore a valvole laterali raggiunge la massima potenza a 4000 giri, imprimendo alla vettura, coi suoi 24 cavalli, gli 85 km. all'ora. A 4400 giri la potenza non sarebbe più che di 19, insufficienti a trascinare la vettura alla velocità corrispondente ai 4400 giri, cioè a circa 93 km.-ora, se non in forte discesa.

Trasformato in valvole in testa, lo stesso motore salirà nella curva di potenza fino a 4400 giri: ma a questo regime sviluppa 35 cavalli, esuberanti per i 93 km.-ora: si potrà dunque in pratica spingere fino a 4700 giri, dove i 30 cavalli sviluppati basteranno ancora per i 100 km.-ora.

Ecco perchè, anche inalterato il rapporto di trasmissione, la trasformazione permette non solo maggior tiro e ripresa, ma anche maggior velocità assoluta. Naturalmente, per i maniaci delle alte velocità abituali è sempre conveniente moltiplicare leggermente anche la trasmissione, soprattutto per risparmiare il motore evitando di farlo lavorare oltre il regime normale, il che può essere consentito solo eccezionalmente. A meno che si tratti di trasformazioni attuate su vetture dal rapporto di trasmissione già inizialmente un po' teso, che a valvole laterali non permetteva agevolmente il raggiungimento delle velocità corrispondenti al regime di potenza massima, se non in favorevoli condizioni di carico e di strada e con sapiente opera di lancio, come appunto tende a diventar di moda sulle vetture di modesta cilindrata, per ragioni di minor consumo e di elevate prestazioni massime autostradali (non potendosi evidentemente fare assegnamento, data la scarsa potenza assoluta, sui regimi rotazionali della fase discendente oltre il culmine della curva di potenza). In tali casi, la trasformazione a valvole in testa, senza toccare alcun altro organo, viene a ripristinare l'armonia delle caratteristiche tecniche, trovando predisposto il rapporto di trasmissione ideale, anche per chi non ricerca che il requisito della più alta velocità assoluta (che non è tuttavia il pregio preponderante delle valvole in testa).

Rimane a rispondere all'ultimo « perchè »: come mai, se tanti sono i vantaggi, non si fanno tutti indistintamente i motori a valvole in testa.

La testata a valvole laterali è ancora usata soprattutto in vetture di carattere popolare e di modesta cilindrata, in primo luogo perchè è più economica di costruzione e più semplice strutturalmente e funzionalmente (anche agli effetti della manutenzione e degli eventuali pericoli d'una rottura di valvola, che nel tipo a valvole in testa, senza speciali e non sempre possibili accorgimenti, cade sul pistone e può fracassare tutto, mentre nel tipo a laterali si limita a togliere di funzione il cilindro colpito). In secondo luogo perchè, stabilito di dotare il veicolo di una determinata modesta potenza assoluta, conforme alle esigenze del tipo e del mercato, il raggiungerla con una data cilindrata a valvole laterali, anzichè con una più piccola cilindrata a valvole in testa, mentre non sposta sensibilmente il consumo medio che, sotto certi limiti assoluti, non offre variazioni d'ordine pratico importanti, fa sì che, a regimi eguali e ridotti,

"STOP-LEAK"

che, immesso preventivamente nelle camere d'aria, ottura istantaneamente le forature dei pneumatici

ha iniziato anche in Italia il suo LIBRO D'ORO con le seguenti vittorie

COPPA DEL RE IMPERATORE:

SERTUM - N. 4 corridori partiti con "SALVAPNEU"
N. 4 corridori arrivati indisturbati al traguardo con chiodi nei pneumatici.

CIRCUITO AUTOMOBILISTICO DELL'AGRO PONTINO:

La "Tribuna" del 4 Maggio scrive:
" Crociani terminò con una marcia sicura e cronometrica malgrado una bucatura la quale, per il vero, non gli fece perdere tempo grazie alla precedente intromissione nelle camere d'aria, di una speciale polvere "SALVAPNEU" la quale ostruisce immediatamente il foro, senza danneggiare le gomme ".

VI COPPA MUSSOLINI

I Centauri delle: BENELLI - BIANCHI - GILERA GUZZI - NORTON - SERTUM trionfatori della Milano-Taranto, sono stati protetti nella loro meravigliosa galoppata dal "SALVAPNEU" che li difese dalle numerose constatate forature di chiodi.

Richiedetelo ai vostri fornitori ed in mancanza ai seguenti:

DEPOSITO GENERALE PER L'ITALIA E COLONIE:
L. Pesatori - Piazza Solferino, 3 - Torino

DEPOSITO PER L'A. O. I.
Soc. An. Massimiliano Porta - Asmara, Dessie

DEPOSITI REGIONALI:
Italia Centro, Meridionale e Isole - Ditta Domenico Bordoni - Via Laurina, 44 - Roma

Lombardia - Soc. An. Massimiliano Porta - Via Victor Hugo, 1-3 - Milano.

DEPOSITI PROVINCIALI:

ALESSANDRIA .	Ditta Neri & Ricci - Corso Roma, 37
BERGAMO . .	Ditta Donadoni G. - Via Novelli, 9
BIELLA . . .	Motomeccanica C. Barbera & C.
BOLOGNA . .	Ditta Cervellati Ulderico - Via Guerrazzi, 9
BRESCIA . . .	Ing- Crovato Tullio - Via XX Settembre, 32
CREMONA . .	F.lli Barbieri - Via Dante, 79
GENOVA . . .	Garage O. M.
LECCO . . .	Garage O. M.
MILANO . . .	Soc. Anon. Massimiliano Porta - Via Victor Hugo, 1-3
MODENA . . .	Soc. Anon. Massimiliano Porta - Via Victor Hugo, 1-3 - Milano
NAPOLI . . .	Ditta Dalla Vecchia Aurelio - Via Nicolò Tommaseo, 11
NOVARA . . .	Soc. C. A. F. - Corso Carlo Alberto, 31
PARMA . . .	Ditta Rag. Bistolfi C. - Via G. Magnani, 4
PIACENZA . .	Sig. Colombi Maurizio - Fuori Barr. Roma, 25
REGGIO EMILIA	Soc. Anon. Massimiliano Porta - Via Victor Hugo, 1-3 - Milano
ROMA	Ditta Bordoni Domenico - Via Laurina, 44
SAVONA . . .	Minale Cav. Giuseppe - Via Vitt. Emanuele, 31 Sanremo
SANREMO . .	Minale Cav. Giuseppe - Via Vitt. Emanuele, 31 Sanremo
TORINO . . .	Pesatori Cav. Luigi - Piazza Solferino, 3
VOGHERA . .	Ditta Multi Tullio - Via Emilia, 87

OROLOGI

PER CAMPANILI ED EDIFICI PUBBLICI FERROVIARI E STRADALI

DITTA

F.LLI MIROGLIO

TORINO

VIA SAVONAROLA N. 17

si può disporre di una coppia motrice lievemente maggiore, il che ha un certo interesse quando si tratta di unità molto modeste. Per esempio: un 450 cmc. a valvole in testa può equivalere, in potenza assoluta, a un 600 cmc. laterali, a patto di lasciarlo girare più forte. Ma quando entrambi girano a 1000 giri, il primo renderà 4 cavalli, il « laterali » 5: nel primo caso la ripresa e il superamento della lieve salita affrontata lentamente non saranno possibili senza far uso del cambio. Come si vede da questo esempio, il guadagno di coppia motrice col valvole in testa migliora a regimi un po' brillanti: questo per le sue caratteristiche di distribuzione, di carburazione, ecc., previste per regimi più elevati, e quindi meno adatte per i regimi bassi. Esso ha, insomma, quella tal curva caratteristica più aguzza; un comportamento, come suol dirsi, più crudo, più nervoso. Il « valvole laterali » invece — se costruito con gli accorgimenti di cui in appresso — essendo eguale o poco inferiore all'altro ai bassi e medî regimi, e notevolmente inferiore alle alte velocità, risulta più dolce, più uniforme, più elastico: e con le minime cilindrate ogni sfumatura conta.

Infine, come abbiamo accennato, qualche accorgimento permette alle cilindrate più minuscole di stabilire testate a calvole laterali « corrette », senza contropartita passiva notevole: alludiamo alle cosidette forme di alta turbolenza, dove si migliora il rendimento della miscela esplosiva dando alla camera di scoppio una particolare disposizione rispetto al percorso dei gas aspirati e compressi, che ne aumenta l'omogeneità. Queste forme, di notevole estensione superficiale, e dove la candela è sempre molto eccentrica rispetto agli estremi recessi della camera di combustione, non sono prive dei difetti già esaminati nello scorso Numero, nei tipi normali: ma se le dimensioni assolute sono minime, se la distanza tra la scintilla e le più lontane particelle gassose è, in centimetri, d'ordine molto modesto (poichè la velocità di accensione dei gas è sempre quella, qualunque sia la dimensione assoluta della testa) — i difetti divengono insensibili.

Conclusione: il vantaggio economico della soluzione più semplice è contrastato da inconvenienti tanto minori, quanto minore è la cilindrata assoluta della macchina. Ecco perchè il « valvole laterali », pur declinando, conserva qualche posizione, pienamente giustificata dalla pratica.

CRISTOFORO.

La vetturetta popolare tedesca.

Da anni si sente parlare di un tipo standardizzato di automobile popolare, che il Governo tedesco farebbe studiare da specialisti, riservandosi di suggerirne la costruzione in fortissime serie a prezzi calmierati da parte delle principali Case, col vantaggio dell'immobilità del tipo per un certo periodo, e conseguente economicità costruttiva e d'esercizio, nei ricambi, ecc. — senza contare che la sola mancata concorrenza tra le Case e l'evitato disorientamento del pubblico di fronte a costose lusinghe tecniche che l'un tipo vanti sull'altro sono elementi particolarmente favorevoli ad una grande popolarità.

In pratica, tuttavia, pare che il roseo programma, che secondo i piani dovrebbe portare alla cifra tonda di 10 milioni gli automobili circolanti in Germania (il Führer ha rilevato come nessuna ragione vieti di giungere ad una densità di un autoveicolo ogni 7 abitanti, che non rappresenterà ancora la densità attuale degli Stati Uniti) — non sia di effettuazione così semplice, a giudicare dal fatto, almeno, che soltanto ora il gruppo

di Case facenti capo all'Auto Union dà notizia dei primi esperimenti, mentre la Mercedes annuncia di avere in costruzione trenta di questi veicoli destinati alle prove.

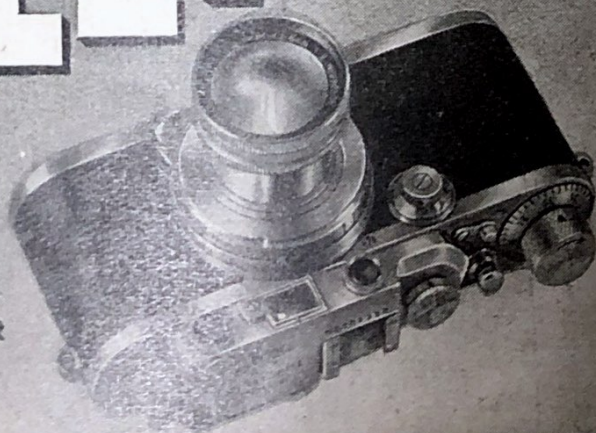
L'Auto Union ha fatto percorrere dai primi tre esemplari allestiti di questo tipo (che dovrebbe vendersi a meno di 1200 marchi) circa 50 mila km. per ogni macchina. L'ing. Porsche, intervistato, si è dichiarato pienamente soddisfatto. Egli ha inoltre fornito alla stampa qualche interessante indiscrezione sulle caratteristiche tecniche del veicolo. Più che di « vetturetta » deve parlarsi di vettura utilitaria nel senso funzionale della parola: si tratta, infatti, di una comoda quattro posti, del peso di 620 kg. in ordine di marcia, con ruote indipendenti — particolare notevole — con motore a quattro cilindri disposto posteriormente, secondo lo stile Auto Union da corsa, raffreddato ad aria anzichè ad acqua.

Ha soggiunto l'ing. Porsche che le difficoltà organizzative per gli impianti d'officina, necessari alla produzione in stile americano della nuova vettura, non permettono di prevedere il suo lancio sul mercato che nel 1938 inoltrato.

Vetture ad aria condizionata.

Come già è accaduto per altre innovazioni, la produzione automobilistica da turismo, che generalmente si vanta pedissequa dei progressi sperimentati e realizzati sulla produzione da corsa, sta invece affrontando per prima un problema che solo più tardi verrà trasferito nel campo sportivo. Così è avvenuto, come già rilevammo a titolo di esempio, per la sospensione a ruote indipendenti; e così sta avvenendo in America per il condizionamento dell'aria: elemento di lusso e di comodo oggi, indispensabile fattore domani per vetture ermeticamente chiuse, che le esigenze aero-namiche imporranno alle vetture da gran premio (co- già hanno imposto agli aeroplani d'aviolinea), d- l'indifferenza dell'atleta-corridore alle mefitiche e- lazioni dei carburanti speciali e la necessità di sottr- alle conseguenze fisio-psichiche di una inadatta re- razione o di una molesta temperatura, non tarderan- ad essere valutate.

Sta di fatto, comunque, che parecchie vetture am- ricane di maggior lusso si annunciano quest'anno dota- o dotabili a richiesta, di un completo impianto di co- dizionamento d'aria, nell'ipotesi che il servizio de- vettura avvenga permanentemente a cristalli ermetic- mente chiusi. Il condizionamento riguarda sia il ma- tenimento della temperatura prescelta, sia la purific- zione chimica dell'aria dalle esalazioni, odori, fumo, g- viziati.

Un nuovo tipo di condizionatore, recentemente ap- parso sul mercato, comprende un compressore, coma- dato dal motore e regolato da un termostato graduabi- dal conducente sulla temperatura più gradita, che f- circolare nell'interno il liquido refrigerante, il quale pure deodorante e deumidificante. In corrisponden- della presa d'aria, che entra opportunamente filtrata, refrigerante scorre in tubi offrenti opportune serpentin- Il sistema è integrato da un aspiratore, pure esso regolat- dal termostato. Il liquido funziona esclusivamente d- depuratore quando il sistema refrigerante viene sost- tuito dalla circolazione d'acqua calda: anche in qu- st'ultimo caso l'aspiratore è comandato dallo stesso te- mostato che regola il termosifone interno. In sostanz- l'utente non ha che da fissare l'apposito comando quadrante sulla temperatura desiderata.

Difetto ed eccesso di luce.

La materia della fanaleria automobilistica ed i problemi del viaggio notturno sono evidentemente destinati a non aver pace. Ancora devono entrare in vigore le norme ministeriali che hanno integrato, o per meglio dire riformato, l'art. 59 Cod. Stradale, e già serpeggiano osservazioni, critiche, richieste e proposte che dovrebbero apportare nuove varianti.

Il ripetersi di mortali disgrazie autostradali, tutte occasionate dall'autocarro o autotreno lento o fermo, raggiunto da tergo dall'autovettura veloce che vi si schiaccia contro, ha fatto osservare come anche le nuove norme per la segnalazione rossa posteriore di questi pericolosi « giganti della strada », non risolvono i problemi principali, che sono: assicurare alle segnalazioni rosse posteriori una profonda penetrazione visiva anche in caso di nebbia, polvere, o fumo di scappamento dei motori a nafta — e fornire al sopraggiungente veloce l'indicazione della distanza. La luce rossa infatti ha la caratteristica di apparire sempre eguale, senza apprezzabili variazioni di brillantezza, da lontano e da vicino: frequente è il caso dell'automobilista che giudica lontanissimo, davanti a sè, il fioco lumino rosso, e che appena riacceso i fari dopo l'incrocio con la terza macchina che gli aveva impedito di spostarsi subito a sinistra, si trova a ridosso della micidiale sagoma dell'autocarro.

È conseguentemente stata affacciata la duplice proposta — che il Touring ha fatto propria, avanzandola in competente sede — di munire gli automezzi lenti e ingombranti di due distinti fanalini rossi posteriori, non più a semplice luce filtrata, ma a luce proiettata (ad es. proiettori abbaglianti tipo ciclo, o lanterne ad occhio di bue tipo ferroviario), visibili da forte distanza anche in atmosfera non limpida. I due fanalini poi andrebbero piazzati a distanza fissa, ad esempio un metro: il sopraggiungente vedrebbe dapprima un solo lume, che pian piano si scomporrebbe in due sorgenti distinte, ed avrebbe così il termine di riferimento, la base trigonometrica di misura che oggi gli manca, per valutare la distanza, via via diminuente, che lo separa dall'automezzo antistante. Meglio se tali fanali saranno alimentati localmente e non dall'impianto elettrico di bordo, per assicurarne l'accensione anche in caso di guasti della lunga conduttura, specie nel caso di rimorchi, ed a veicolo fermo per qualunque causa.

L'argomento ci porta a segnalare come, allo stesso fine di aumentare la sicurezza notturna su autostrada, risponde, sia pure indirettamente, un curioso nuovo progetto di autostrada presentato all'ultimo concorso dei Littoriali dai torinesi Brusa e Cattaneo, progetto che in parte risolverebbe sia i difetti di segnalazione rossa posteriore, come gli eccessi di luce bianca anteriore (abbagliamento). Questo tipo di autostrada è diviso in due sezioni da un'alta siepe longitudinale: i veicoli percorrerebbero la destra della semistrada di sinistra, cioè rasenterebbero sempre la siepe. È ovvio come il sistema intercetti i raggi abbaglianti del veicolo che incrocia, assai più che se i veicoli tenessero il margine esterno, alla massima distanza dalla siepe divisoria. Inoltre, in caso di nebbia, il veicolo molto veloce non avrebbe che da tenere l'estrema sinistra della via, chiaramente delimitata dai segnavia bianchi (e tanto più facile da seguire con la maggioranza delle vetture da turismo aventi la guida a sinistra) — acquistando così la quasi certezza di non trovare ostacoli improvvisi davanti a sè, nella ragionevole ipotesi che l'ingombrante autocarro sostante per riparazioni si arresti, quanto meno, all'estrema destra della sua semistrada, dove non avrà più il timore di sentir cedere la scarpata sotto il peso delle ruote, come pare che attualmente nutrano i conducenti dei massimi tonnellaggi, per giustificare la sosta a una destra molto blanda Anche in marcia, del resto, la

guida a destra propria degli autocarri, e l'assenza di cunetta o paracarri, sostituiti dall'innocua siepe, faciliteranno il mantenimento della mano, lasciando interamente sgombra per i sorpassi la zona di sinistra, dove a loro volta le autovetture veloci non invaderanno più uno spazio spettante ai veicoli di senso contrario. In tal modo, anche se il sopraggiungente veloce scorgesse l'autocarro quasi a ridosso (il che pare da escludere, perchè non avendo più da spegnere i fari propri per gli incroci con terze macchine lo avvisterebbe sempre tempestivamente), potrebbe sempre fare assegnamento sul possibile brusco scarto a sinistra senza provocare guai peggiori. L'idea merita, dunque, attenzione.

Altro problema notturno: il «grigio-verde».

Oggi i militari, anche in libera uscita, vestono di grigio-verde: e mai obbiettivo fu raggiunto così integralmente come quello che si erano prefissi i creatori di questa geniale divisa: rendere chi la porta praticamente invisibile, confuso con l'ambiente circostante, inindividuabile e conseguentemente inviolabile dall'offesa nemica.

Ma perchè gli estremi si toccano, ecco che questo efficace mimetismo militare, se assicura l'invulnerabilità bellica, favorisce d'altrettanto la vulnerabilità civile. Nei viali alberati, nei corsi poco illuminati prossimi alle zone delle caserme, quando cala la sera, specialmente se piove o ha piovuto da poco e il terreno è macchiato da riflessi e zone d'ombra, o protetto dalla chioma degli alberi, scorgere un soldato in libera uscita è, per l'automobilista, arduo problema. Specialmente le reclute, in buona parte di provenienza rurale ed ignare dei pericoli urbani, propendono per l'ordine sparso, assai più che per l'ordine chiuso, senza pensare che la loro divisa color strada asfaltata impone i sudori freddi agli automobilisti in transito.

Mentre a questi ultimi non sarà mai abbastanza raccomandata la più diligente prudenza in prossimità delle caserme — che andrebbero considerate con lo stesso affettuoso riguardo delle scuole — sarebbe altrettanto opportuno che questi pericoli, e i conseguenti inviti al rigoroso rispetto della disciplina pedonale urbana, venissero divulgati nelle caserme con insistente larghezza, ad iniziativa dei sottufficiali e degli ufficiali, specialmente nei periodi d'istruzione alle reclute. Si dovrebbe convincere il soldato che il cautelarsi dalle insidie notturne della circolazione è uno stretto dovere, altrettanto imperioso quanto la disciplina militare, verso di sè, verso la Patria, verso i terzi, verso la città che lo ospita.

Presunzione di colpa e diligenza speciale.

Segnaliamo, con vivo compiacimento d'autom[illegible] la crescente consistenza che va prendendo la [illegible] devole tendenza giurisprudenziale a considerare [illegible] moso art. 120 Cod. Strad. (sulla presunzione di [illegible] civile a carico dell'automobilista, che deve offrire [illegible] propria prova liberatoria per esimersi dalle respon[illegible] bilità in caso d'investimenti) come una semplice [illegible] procedurale che inverte l'onere probatorio, senza [illegible] rare i comuni concetti di colpa, e in particolare [illegible] richiedere nell'automobilista quella prova di una [illegible] genza eccezionale, astratta, irreale, che trasform[illegible] semplice presunzione di colpa in una vera e pro[illegible] responsabilità obbiettiva, non vincibile che con [illegible] «diabolici».

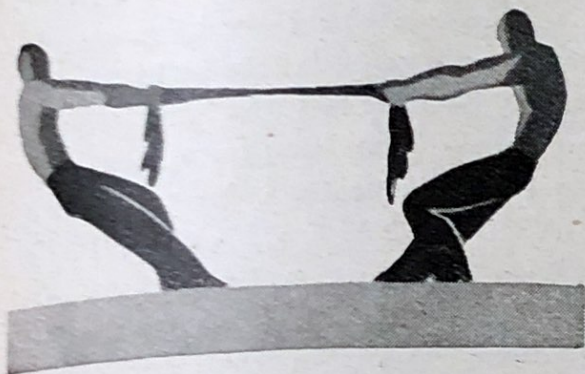
La nuova massima che segue è tratta da una sent[illegible] della Corte d'Appello di Torino, estensore il noto [illegible] studioso specializzato della disciplina circolatoria [illegible] Consigliere Peretti Griva («Diritto Autom.», N[illegible] 1937, pag. 57): «L'obbligo di prova determinato [illegible] «presunzione di colpa stabilita dall'art. 120 Cod. S[illegible] «non è alcunchè di irragionevole, di illimitato e [illegible] «astratto, che induca la necessità di dimostrare in [illegible] «assoluta la inesistenza di qualsiasi elemento, [illegible] «circostanze di fatto e nel comportamento del con[illegible] «cente, che potesse includere anche una minima c[illegible]

«Accertata una colpa della vittima e accertata, d'al[illegible] «parte, la condotta regolare e prudente del conducente [illegible] «di un altro autoveicolo scontratosi con quello d[illegible] «vittima, non è più il caso di parlare di un ulteriore [illegible] «bligo, nel secondo conducente, di dimostrare l'assen[illegible] «di qualsiasi colpa».

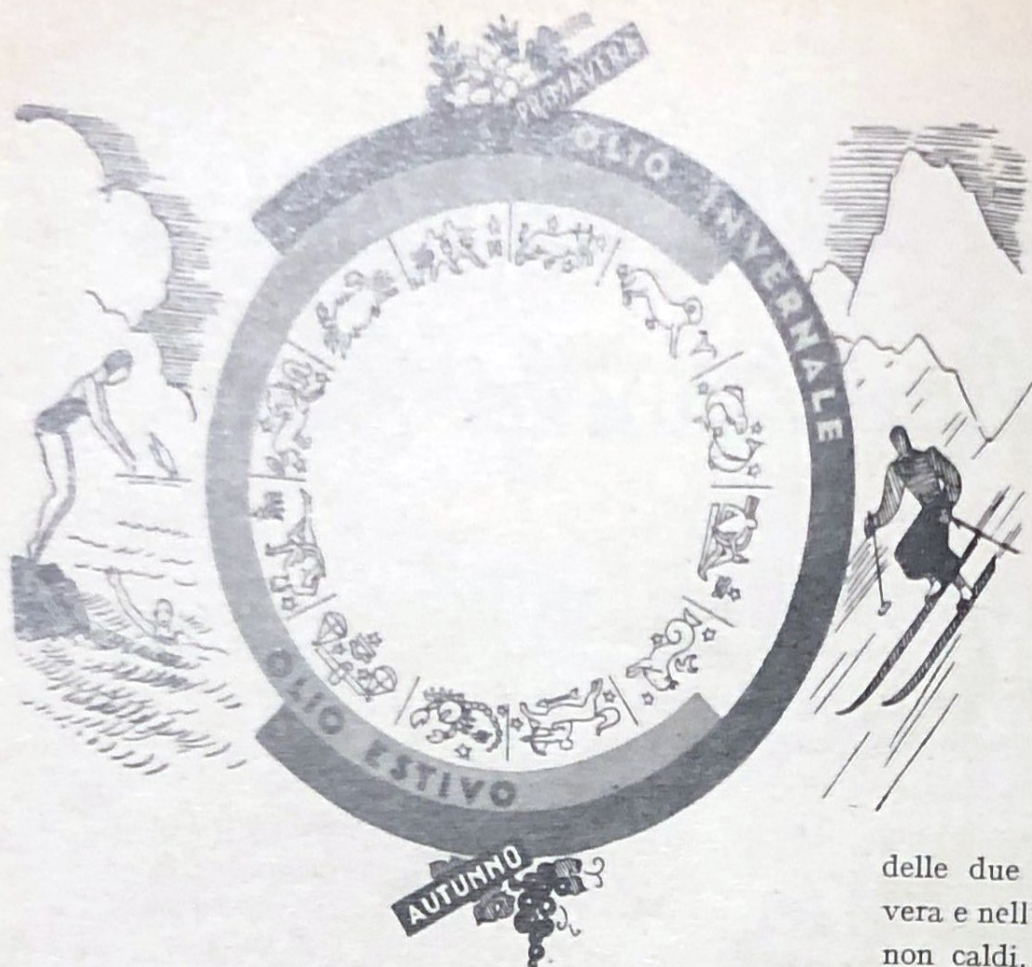
Interessante sentenza auto-pedonale.

Il Tribunale di Milano Sez. VI, sentenziando nella causa De Michelis contro Castellazzi per risarcimento [illegible] danni sofferti dal primo nell'investimento subito [illegible] opera del secondo, ha ritenuto che il pedone che attra[illegible] versi la strada leggendo il giornale e violando [illegible] l'art. 53 Cod. Stradale, mette in atto un contegno che ben si erge come causa esclusiva determinante del sof[illegible] ferto sinistro; laddove l'automobilista, pur procedendo a circa 40 km.-orari, non eccessivi data la larghezza della strada, e pur non tenendo l'estrema destra, il che non era del caso data l'ampiezza della via stessa e il traffico non intensissimo, avendo provato di avere diligente[illegible] mente sterzato a destra e frenato bruscamente p[illegible] senza riuscire ad evitare l'investimento, ha offerto la prova liberatoria prevista dall'art. 120 Cod. Stradale. Di conseguenza, ha respinto la domanda del pedone.

Il problema della lubrificazione semplificato dalla Fiat

E' diffusa opinione tra i profani che i meriti di un olio lubrificante si misurino dalla viscosità. Una semplice intuizione suggerisce che l'olio più viscoso conserva le sue proprietà lubrificanti, cioè quella tenacità del velo tra le superfici metalliche soggette a sfregamento reciproco, che resiste alle più violente sollecitazioni, anche a temperature molto elevate, notoriamente nemiche della coesione delle particelle d'olio tra di loro e della loro adesione ai metalli.

L'opinione è, grosso modo, esatta: sarebbe però grave errore, generalizzando, concludere sulla convenienza di adottare in ogni evenienza l'olio più viscoso. La ricetta presenta infatti un'importante contro-indicazione: l'olio molto viscoso, a motore freddo, oppone una forte resistenza alla rotazione, rendendo lento e difficoltoso l'avviamento, e incontrando nelle canalizzazioni un eccessivo freno, tanto da impiegare un tempo notevolmente lungo, dopo la prima partenza mattutina del motore, prima di distribuirsi al suo posto di combattimento. E quando vi giunge, talora è troppo tardi per l'integrità dei cilindri o delle bronzine. La posizione è già occupata dal nemico: l'attrito.

Inversamente, un olio troppo fluido raggiunge bensì rapidamente le sue sedi di lavoro, e non «incolla» il motore nelle partenze invernali, ma passa più facilmente sopra lo stantuffo, aumentando il proprio consumo, imbrattando le candele, lasciando incrostazioni carboniose, e soprattutto, alle alte temperature, rischia di rompere quel tal velo ch'esso forma tra le due parti metalliche che anelano toccarsi, e che, scacciata l'inconsistente superficie oleosa, immediatamente s'ingranano.

La virtù parrebbe dunque stare nel mezzo: non troppo viscoso, non troppo fluido. Ma tanta virtù, nei nostri climi, e con le caratteristiche dei moderni motori, non si risolverebbe che in un vizioso compromesso: l'olio esente dai difetti dell'eccessiva viscosità sarebbe sovente troppo fluido per l'uso severo del motore in condizioni difficili, e viceversa. Per questa ragione è invalso l'uso di fabbricare i principali tipi d'olio lubrificante in almeno tre gradazioni, corrispondenti ciascuna ad un dato livello medio della temperatura ambiente nella zona ove viene impiegato. Così gli olî fluidi

o semi-fluidi trovano generalmente indicazione con temperature inferiori o poco superiori allo zero: i semidensi tra i 5 e i 20 centigradi; i densi tra i 20 e i 30-35. Oltre questi massimi (regioni tropicali ed equatoriali) vengono impiegati gli speciali olî extra-densi o « coloniali ». Sistema indubbiamente logico: ma non sempre logica ed economia vanno d'accordo. Bisognerebbe che l'automobilista sostituisse puntualmente il suo olio secondo le prescrizioni del termometro, le condizioni climatiche della zona in cui viaggia, ecc.: cioè che si rassegnasse ad uno sperpero, per non dire del disturbo, praticamente intollerabile. E allora si procede per empiriche approssimazioni, sperando nella tolleranza degli eventi e nel buon carattere del motore...

Ad uscire da questa imbarazzante situazione, i tecnici della Fiat Lubrificanti si sono prefissi di migliorare le caratteristiche dell'olio da motore, in modo da allargare, per ogni gradazione, la latitudine d'impiego, e poter così ridurre il numero delle gradazioni necessarie a coprire l'intera gamma dei servizi. Problema formidabile, affrontato con la larghezza di mezzi offerta dalla Fiat, attraverso anni di ricerche e d'esperienza in laboratori specializzati, in officina e su strada.

Ed oggi il problema è risolto, per la via maestra: il nuovo *Oliofiat*, pur offrendo a caldo una grande viscosità, superiore di un ... sto margine di sicurezza ... quella richiesta da un mo... tore funzionante al massimo nelle più avverse condizioni, presenta la essenziale caratteristica di un basso grado di viscosità a bassa temperatura. Insomma, a parità di temperatura in confronto con l'olio di precedente fabbricazione, il nuovo *Oliofiat* si mantiene più viscoso a caldo e più fluido a freddo.

E' stato così possibile ridurre a due — estiva ed invernale — le precedenti 4 gradazioni di olio Fiat, ognuna decisamente migliore delle due che sostituisce. Nella primavera e nell'autunno si può usare, nei paesi non caldi, indifferentemente l'una o l'altra gradazione. Dove la temperatura media non scende generalmente sotto il 10° circa — limite che distingue la preferibilità dell'uno o dell'altro olio — può addirittura impiegarsi tutto l'anno l'olio più denso. I due tipi sono distinti con « V INVERNALE » e « V ESTIVO ».

Analogo lavoro ha svolto la Fiat nello studiare i nuovi olî per motori d'autoveicoli industriali, siano essi a benzina, a nafta o a gassogeno: C INVERNALE per temperature inferiori al 10°, C ESTIVO per quelle superiori, fino a 35°. Solo per temperature medie eccezionalmente alte, quali si registrano per esempio nelle pianure delle nostre colonie africane, conviene lo speciale « C COLONIALE » ancora più viscoso.

Riassumendo: con i 2 soli tipi d'*Oliofiat* — Estivo e Invernale — la lubrificazione del motore è più razionale, ed offre un margine di sicurezza maggiore. La manutenzione del motore è più semplice e più economica.

CICLO-MOTO-TURISMO

QUATTRO GIORNI DI CICLOTURISMO TRA LE DOLOMITI

La relazione di un viaggio cicloturistico non può essere egualmente utile e interessante per tutti i Lettori che seguono questa rubrica. Infatti, tra coloro cui balenasse l'idea di ripetere alla loro volta questo viaggio, solamente i più vicini alla zona dell'itinerario potrebbero farlo, pochi essendo coloro che, soprattutto per ragioni di mezzi e di tempo, possono allontanarsi considerevol-

mente dalla loro residenza per effettuare escursioni in bicicletta. È tuttavia doveroso, dopo aver parlato a lungo di argomenti prevalentemente tecnici, dedicare un po' di spazio al turismo.

Allo scopo di venire in aiuto ai Lettori, di tanto in tanto presenteremo qualche itinerario schematico, scelto nelle principali regioni d'Italia, per dare ai cicloturisti una prima indicazione che li guidi alla scelta di una gita della durata di alcuni giorni, nella quale poter impiegare parte delle vacanze estive.

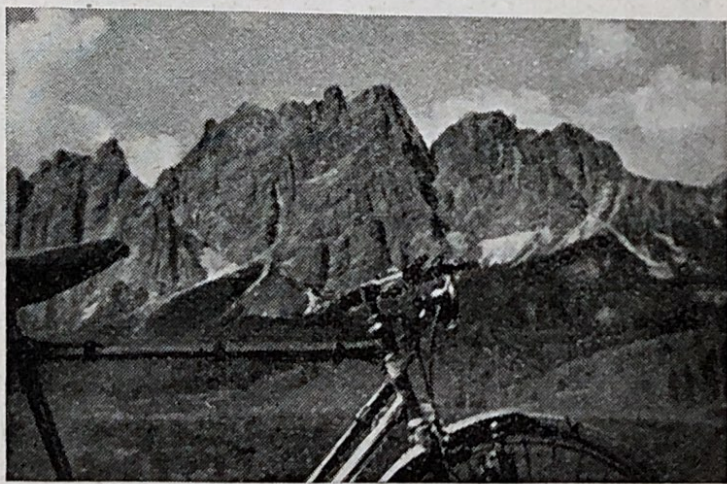
Non sarà inutile, intanto, una breve relazione di un viaggio-tipo, descritto succintamente e soprattutto dal punto di vista cicloturistico. Da questa relazione il Lettore, alquanto nuovo agli itinerarî di una certa lunghezza, potrà farsi una idea delle proprie possibilità. Questo, perchè l'itinerario descritto, pur svolgendosi su strade prevalentemente e notevolmente accidentate quanto a rilievo, è di un chilometraggio limitato, alla portata, cioè, di qualsiasi discreto cicloturista, anche se modestamente allenato. Non avrebbe certamente da pentirsi chi decidesse di seguirlo, in quanto l'attrattiva turistica dei Paesi in esso attraversati è grandissima. Non è affatto esagerato affermare che si tratta di uno dei più meravigliosi e mobili scenari naturali che si possano presentare a chi percorra una distanza relativamente così breve.

Al principio dell'agosto scorso, per occupare alcuni giorni di ferie, ho desiderato tornare tra le Dolomiti a ripercorrere strade già note e conoscerne di nuove. Essendo momentaneamente sprovvisto di una bicicletta ben attrezzata, ho provveduto ad «armarne» (mi si consenta l'abuso del termine marinaro) una di quel minimo necessario di accessori che la rendessero adatta all'escursione da intraprendere. Scelta rapida dell'itinerario (preghiera di dare un'occhiata alla piantina e ai profili allegati); preparazione del rotolino col disegno dei profili e l'annotazione delle distanze, delle altitudini, delle pendenze e altri dati di carattere turistico; raccolta, in valigia di minime dimensioni, di quei pochi effetti personali sufficienti per qualche giorno di assenza da casa, e caricamento della macchina fotografica, senza dimenticare le necessarie carte topografiche.

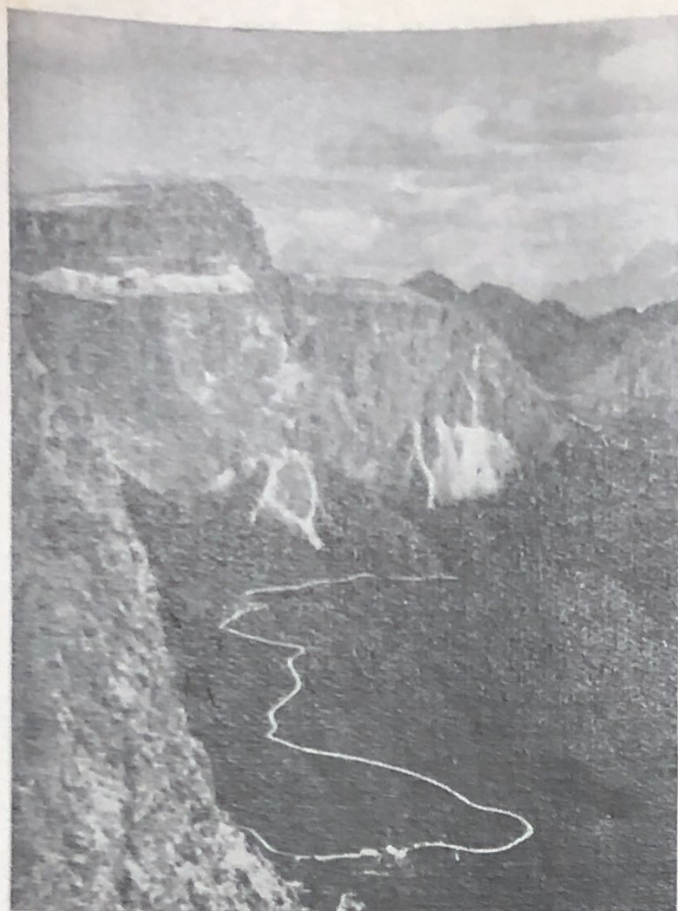
Si tratta, dunque, di un viaggio che può essere tentato anche dal cicloturista ancora poco esperto e non perfettamente attrezzato.

Scelto Bassano del Grappa a inizio dell'itinerario, che nella prima giornata doveva portarmi a Belluno, dopo 121 chilometri di corsa, mi sono recato sul luogo di partenza in ferrovia, nel pomeriggio precedente.

Consiglio l'uso della ferrovia per trasferirsi vicino alla zona che si vuole visitare, pur che non si esageri sino a fare del «cicloturismo ferroviario» e ad eccedere nella spesa; e lo consiglio specialmente per evitare di percorrere forti distanze in pianura, che stancano fin da principio. Le tariffe ferroviarie non sono eccessive per il trasporto della bicicletta come bagaglio; ad ogni modo, il cicloturista studierà, presentandosene l'occasione, ciò che gli conviene di fare.

Eccomi, dunque, di buon mattino partito solo, da Bassano. Viaggiare senza compagnia non è certamente l'ideale; tuttavia anche la solitudine ha i suoi vantaggi: il più grande è la libertà, cioè il non dover assecondare i desiderî, sia pure affini, di una seconda persona (dico di una seconda, perchè, viaggiando in bicicletta in più di due, è bene essere in numero pari e scindersi due a due). Non è poi possibile trovarsi in due pedalatori

UNA SOSTA PER RITRARRE LA FIDA BICICLETTA DI FACCIA AL POMAGAGNON

della stessa forza, sicchè spesso l'uno deve o sforzarsi o limitarsi, per restare in compagnia dell'altro.

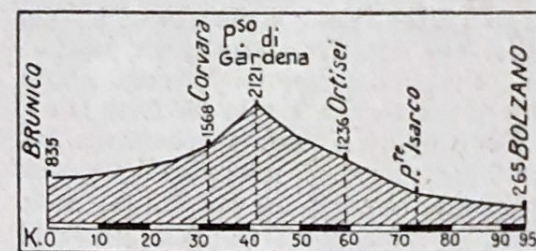
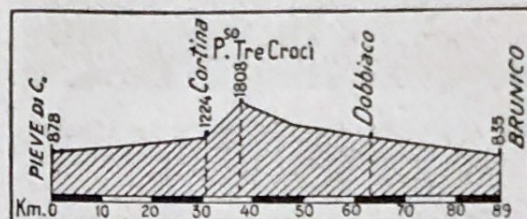
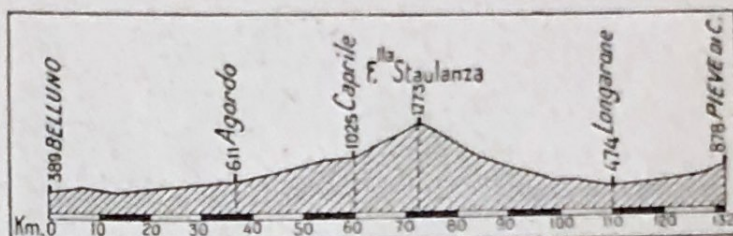
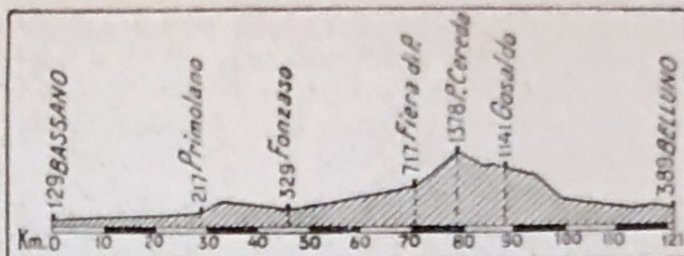
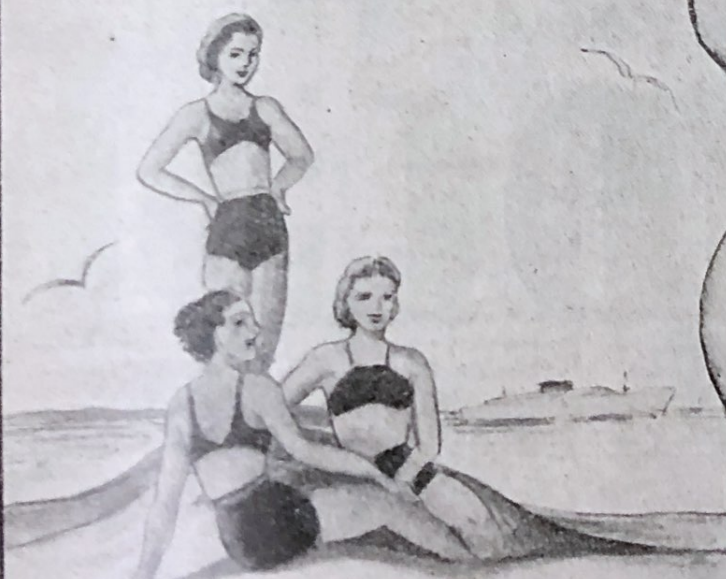
Chiusa la digressione, torno a me, che pedalo allegramente verso Primolano. La strada è ora in perfette condizioni di fondo e mi rifaccio, gustandola appieno, delle infernali condizioni in cui si trovava (per tutti i 29 chilometri) quando la percorsi un anno fa, mentre era in riparazione. Pareva un «girone» di una *Divina Commedia* riveduta e aggiornata, in cui dannare in degno

DAL PASSO DI GARDENA, SOTTO I MURAGLIONI DEL GRUPPO DEL SELLA

modo i velocipedastri indisciplinati. A Primolan
giunge senza fatica, perchè la strada sale lievissimame
presentando, ogni tanto, anche qualche tratto di li
discesa. Qui bisogna armarsi di buone intenzioni, m
tere un rapporto basso, e attaccare la salita del Fa
A dir la verità, la salita è un po' dura nel primo tra
e dopo qualche chilometro è finita. Ma un po' di imp
ci vuole (lo dico per coloro che prima o poi vi si cim
teranno), perchè pensando che più oltre si troverà
peggio, il morale può abbassarsi alquanto. Giungo a
bastanza celermente a Fonzaso, percorrendo la stra
ora non più asfaltata (non ritroverò più l'asfalto fi
a Mas, 8 chilometri prima di Belluno, ma non av
tanto da rimpiangerlo), in lieve discesa e un po'
ghiaiata. Da Fonzaso la salita si accentua gradualmen
pur restando nei limiti di un fortissimo falsopiano.
così, senza fretta, ma fermandomi a mio capriccio
concedendo la più ampia attenzione al paesaggio, giung
a Fiera di Primiero. Non ho percorso che una sessant
di chilometri, ma l'appetito, da subdolo ingannatore,
accuserebbe qualche centinaio. Poichè mezzogiorno no
è lontano e di alberghi promettenti un lauto pranz
(salvo poi amareggiarlo con un conto intonato ai luoghi
e cioè « ad alta quota ») ve n'è più d'uno, ne approfit
immediatamente.

A pranzo ultimato mi dispongo subito a riprender
senza indugio il viaggio, essendo questa una buon
norma da non dimenticare. A digestione inoltrata non
si è più in piena efficienza, mentre, al contrario, l'esercizi
della bicicletta aiuta (almeno questo succede a me, m
è opinione condivisa anche da illustri sanitari) in mod
ammirevole e sollecito la digestione. Non mi ero sba
gliato prevedendo durissimi gli 8 chilometri che da Fiera

di Primiero conducono al passo Cereda. Per tale distanza i 660 metri di dislivello sono già qualcosa. È poi l'ora più calda, troppo poco attenuata da qualche soffio di vento, e per giunta dispongo di un rapporto troppo alto (per quanto sia il più basso dei sei). La conseguenza è che devo percorrere qualche centinaio di metri a piedi, e me li devo subire; ma non trovo che costituiscano un titolo di disonore, anche perchè la salita al passo Cereda mi sembra una salita limite, di quelle, cioè, superabili in bicicletta solo da pedalatori allenati e buoni arrampicatori. Dal passo a Gosaldo in poi si ha quasi prevalentemente discesa, spesso fortissima, con strada inghiaiata. Ma il disegno della strada è così agevole, che si scende, con tutta sicurezza, a rotta di collo, nonostante il paradosso. Ogni tanto mi fermo, per non perdere l'occasione di ammirare il paesaggio meraviglioso delle Pale di San Martino.

Da Gosaldo infilo la strada, recentemente terminata dal Genio e perciò ancora a fondo sconnesso, ma ciclabilissimo, che conduce alla Forcella Franche. Da qui, dopo un inizio di discesa a precipizio, su strada di fondo vario, declino verso la graziosa valle del Mis, e arrivo a Belluno, ancora abbastanza presto per dare qualche occhiata alla città in cui feci tappa o transito in più d'una peregrinazione cicloturistica.

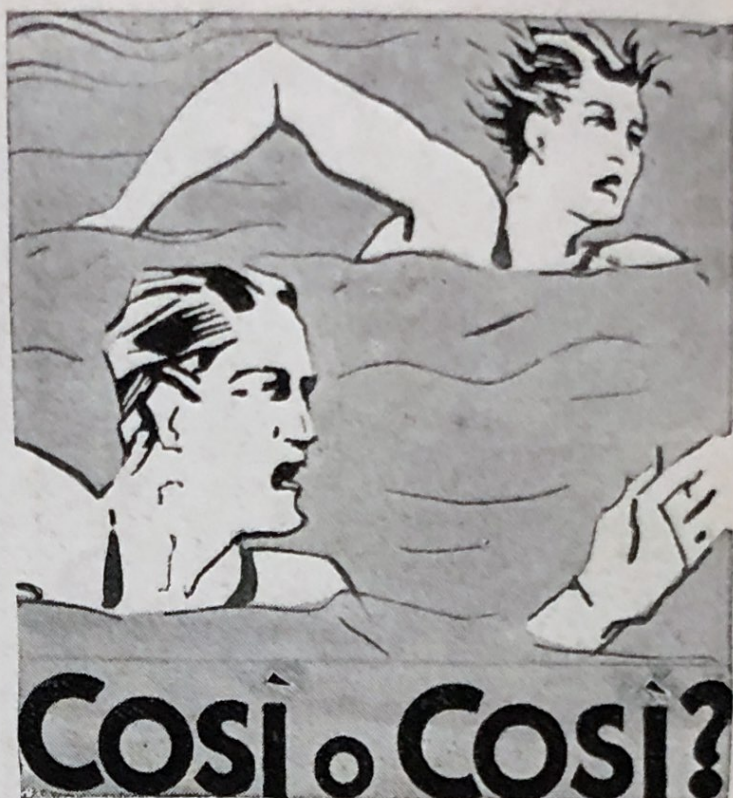
Per la seconda giornata, restando in vena di far le cose con calma, serbo fede al programma che mi porterà a Pieve di Cadore dopo 132 chilometri. Da Belluno salgo pian piano a Caprile, sulla bella strada asfaltata, risalendo senza fatica la valle del Boite. Ed eccomi alla marcia più ardua della giornata: l'ascesa alla Forcella Staulanza. Sono pochi chilometri, in parte aspri, che mi conducono relativamente fresco alla Forcella, sotto i muraglioni del Pelmo. Strada ottima, per quanto non larga, e qua e là cosparsa di ghiaia. La discesa è forte,

e tutta la vallata zoldana è percorsa in un baleno. A Longarone prendo la bella strada asfaltata, risalendo agevolmente la valle del Piave. Quattro pedalate rudi sui tornanti dopo Perarolo (facilissimi) ed eccomi a Pieve, mèta della seconda tappa.

LA STRADA SI INOLTRA NELL'OSCURO CORRIDOIO VERDE DEI BOSCHI, DAI QUALI SPUNTA IL SASSOLUNGO COL CAPO TRA LE NUBI

Il terzo giorno (il tempo è sempre meravigliosamente bello) mi avvìo lungo la superba strada che conduce a Cortina d'Ampezzo. I giganti dolomitici formano un così maestoso paesaggio, che ogni altra sensazione tutt'attorno scompare. Fortunatamente si dilegua anche quella della strada in salita, che è solo un forte falsopiano, e giungo a Cortina quasi senza avvedermene. La perla delle Dolomiti merita qualche ora di sosta, e perciò mi vi indugio volentieri. Nel pomeriggio attacco i sette chilometri che conducono al passo Tre Croci. La salita è delle più aspre e anche i signori automobilisti ne sanno qualcosa. Tuttavia, nonostante l'ora caldissima, la supero tutta quasi d'un sol fiato, facendo una sosta sola al principio, col pretesto di fotografare la ormai fida bicicletta in faccia al Pomagagnon, il quale, nella mia immaginazione, sembra ammirato e stupito che, tra la lunga teoria di auto che salgono al passo, anche un povero ciclista lotti, con le sole sue forze, contro la legge di gravità. Una foto al Passo e giù per la discesa. A Misurina il lago mi è parso sornione e addormentato, e ho rimandato una sosta ad ora più propizia. Così sono sceso celermente a Dobbiaco. Poi, da qui, a Brunico.

Il quarto ed ultimo giorno mi ha offerto qualche acquazzone; ma la strada da percorrere era breve (95 chilometri) e il tempo per sostare non mancava. Corvara è raggiunta agevolmente con una salita lenta e costante. Qui, un troppo abbondante pranzo mi induce a dubitare delle mie forze per la salita al Passo di Gardena, il più alto dislivello del giro (2121 metri). Tuttavia basta un chilometro per rimettermi in sesto. Giungo al Passo abbastanza presto, ma la salita mi ha costretto a combattere duramente. Grazie al cielo, ormai, fino a Bolzano, non ho più che discesa. Dal Passo di Gardena, sotto i muraglioni del Gruppo del Sella, corre la strada bianca tra il verde. Scendo a velocità vertiginosa. Verso Plan la strada si inoltra tra l'oscuro corridoio verde dei boschi, dai quali sembra spunti il Sassolungo col capo tra le nubi. Ormai non c'è che da scendere (strada ottima) per giungere a Bolzano, ove il giro è finito, e prendere il treno di ritorno.

Ho percorso, dunque, poco più di cento chilometri, in media, al giorno, e siccome ho trovato il tempo per vedere e rivedere tutto e bene, credo di dare un buon consiglio ai miei Lettori, esortandoli a percorrere, normalmente, queste distanze giornaliere. È bene, poi, studiarsi di far coincidere il valico della giornata a circa

Sulla spiaggia si riconoscono subito coloro che curano i loro capelli con il Fissatore PERI. – Nè acqua, nè vento o cattivo tempo e neppure esercitazioni sportive d'ogni genere possono scompigliare la capigliatura che il Fissatore PERI dopo una sola applicazione mantiene per diversi giorni nella forma desiderata. Il Fissatore PERI è inoltre un efficace rimedio per la cura dei capelli: impedisce la formazione di forfora, stimola la crescita dei capelli e dona largamente al cuoio capelluto importanti sostanze rigeneratrici quali la colesterina e la lecitina.

Campione gratuito inviando L. 1.- (francobolli) per spese postali.

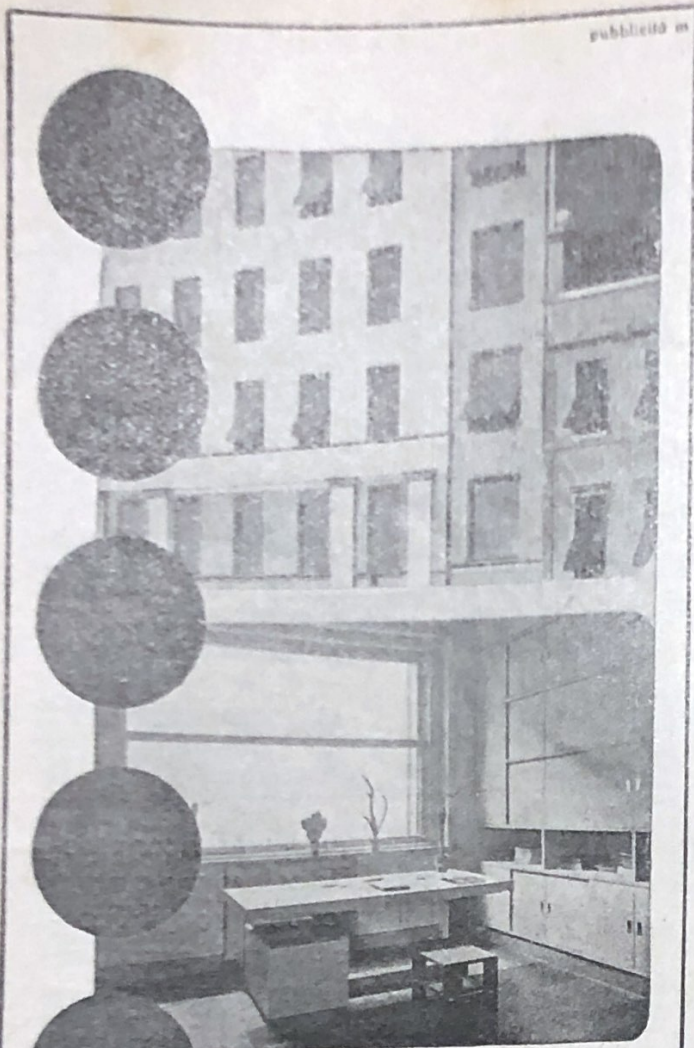
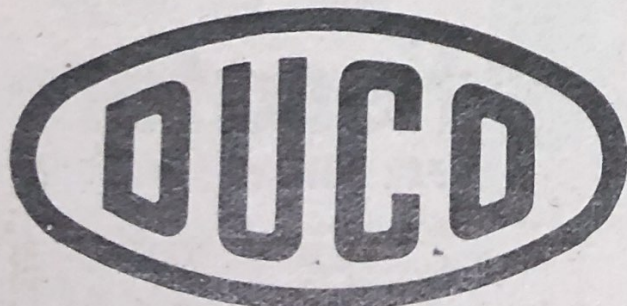
Tubetto L. 3.50 e L. 6.50

peri fissatore

peri fissatore

PER OGNI PETTINATURA

Khasana S.I.A. Milano, v. Bandello 16

Usate CREMA PER BARBA PERI coefficiente indispensabile al buon umore giornaliero!

Le vernici e gli smalti
DUCO e DULOX
nella loro completa gamma di tinte, offrono la più completa e razionale soluzione di ogni problema di verniciatura, inerente gli interni e gli esterni delle costruzioni moderne
DUCO
MARCHIO REGISTRATO N. 45327

metà della tappa, col rimanente in discesa, come è avvenuto nelle quattro tappe descritte (si vedano i profili).

Ho usato gomme semiballoncino da 40 millimetri, che però qualche volta mi hanno dato uno scarso *confort* ove ho trovato la strada peggiore; cambio a tendicatena e deragliatore (come ho detto, il rapporto più basso di cui disponevo era troppo forte; anzichè uno sviluppo di 4,80, come era il mio, p. molte salite dell'itinerario descritto è da preferirne uno di 4,50, e anche di 4,30). Circa l'equipaggiamento mi sono serviti benissimo due maglie e un giubbetto impermeabile.

ENRICO CAPORALI.

Conversazione coi Lettori.

Per quanto sia nostra abitudine rispondere direttamente, entro i limiti del possibile, alle domande che i nostri cortesi Lettori ci sottopongono, tuttavia numerose sono ancora le lettere che attendono risposta, e parecchie le domande di interesse generale. Abbiamo perciò stabilito di dedicare, mensilmente, parte della rubrica ai problemi che più frequentemente ci vengono sottoposti e che perciò si dimostrano di più esteso interesse. Ci permettiamo tuttavia di pregare i nostri corrispondenti della massima concisione e chiarezza, evitando possibilmente di interpellarci in materie che non abbiano una qualche importanza.

Prendiamo alcuni argomenti a caso: 1° cambio di velocità. Su questo apparecchio di utilità pressochè indiscussa, anche se variamente valutata, i pareri sono assai discordi. In prima fila stanno quei Lettori (in verità non molti) che al cambio sono contrarî. Siamo d'accordo con essi, che se ne può anche fare a meno. Lo scrivente, tanto per citare l'esempio di un convinto in senso opposto, qualche anno fa ha valicato in diversi sensi tutti i passi dell'Appennino settentrionale, dalla Futa alla Scoffera, usando lo stesso rapporto adottato per la pianura (necessariamente non troppo alto e cioè sui 5,70 di sviluppo). Ha perciò fatto la più esauriente esperienza in materia. E l'esperienza insegna che il motore umano, pur essendo assai elastico, ha bisogno anch'esso di un cambio di velocità, utile a metterlo in condizioni di lavoro tali da poter dare, a seconda delle circostanze, il migliore rendimento. Anche l'uomo che cammina cambia la cadenza del passo (numero di passi per unità di tempo) e la lunghezza del passo stesso. L'uomo in salita diminuisce sia la cadenza, sia la lunghezza. La salita esige maggior lavoro, perciò il passo si fa più lento. L'uomo accorcia anche il passo, mette cioè in funzione un cambio apparentemente inesistente. Così al ciclista in salita non conviene diminuire solo la cadenza. Come il podista diminuisce la lunghezza del passo, il ciclista deve diminuire il rapporto.

In seconda fila sono alcuni Lettori che sostengono bastare due sole velocità, perchè il cicloturista non deve essere uno «scansafatiche». Ma come non essere avari non significa gettare ogni tanto denaro sulla strada, così non essere scansafatiche deve significare andar dappertutto, superare le salite anche se faticose, ecc., senza arrivare stanchi dove si può giungere, non dirò freschi, ma ancora in forze. Poichè non si può negare che un rapporto adatto permette di sfruttare meglio l'energia del pedalatore (e a volte gli consente, quando giunge al limite, di superare salite altrimenti insuperabili), se c'è la possibilità di sfruttarla montando un cambio che non dia inconvenienti, è utile farlo.

In terza fila si aduna invece la moltitudine, in parte oscillante nell'imbarazzo della scelta.

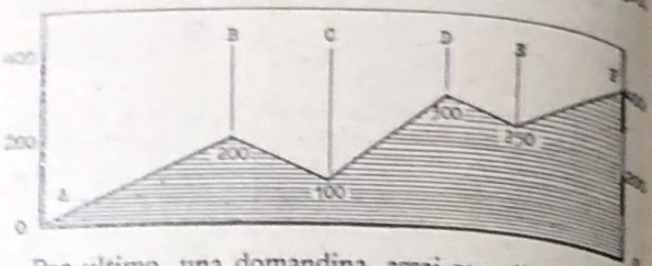
Sul tipo a tendicatena e deragliatore abbiamo già detto a sufficienza e non ci resta che ribadire i nostri concetti. Oltre l'esperienza nostra, abbiamo notato con

piacere che la grande maggioranza dei Lettori i quali ci hanno scritto in merito hanno espresso la loro adesione.

Gli altri tipi di cambio non sono molti. Mentre dei tendicatena esistono diverse marche e tipi (ma una sola Casa offre un apparecchio di una perfezione collaudata da una rinomanza mondiale), quanto al cambio automatico, unico nel suo genere, esso non è ancora in vendita da per tutto. Restano i cambi a ingranaggi nel mozzo: essi godono la nostra fiducia, salvo alcuni tipi a sviluppi enormemente differenti, e perciò in pratica poco utili. Ma il vero inconveniente consiste nella loro odierna rarità: infatti, è in commercio soltanto il tipo che porta incorporato il freno contropedale; particolare che, in generale, non lo rende accetto.

2° La guida in discesa. Parrà strano, eppure ci sentiamo in dovere di non differire la risposta a una domanda che non ci è mai stata espressamente rivolta, ma che appare implicita in una grandissima quantità di altre domande relative soprattutto ai freni (ai quali dedicheremo una « nota pratica » a parte): Come si deve guidare in discesa? « In discesa si deve guidare senza paura ». È quanto basta. Prevedo che i cortesi Lettori sorrideranno un poco e qualcuno di loro si ricorderà di quel che diceva Don Abbondio: « Il coraggio uno non se lo può dare ». Bisogna convincersi che (provando praticamente se ne ha poi la conferma) qualsiasi tipo di freno, purchè in ordine, è più che sufficiente anche se non potentissimo; che i freni vanno usati il meno possibile; che invece di fare tutta la discesa a freno serrato è più sicuro frenare, sia pure adeguatamente in anticipo, prima delle curve; che bisogna usare bene anche il freno anteriore, specialmente quando si debba frenare (cosa da evitare fin che si può) in curva; quando, infine, ci si trova a malpartito, ad esempio, per eccessiva velocità in una curva ampia, anzichè gettarsi sui freni, rompere l'equilibrio, rischiar di bloccare la ruota e sbandare maggiormente, è meglio cercare di curvare egualmente chinandosi ancora. Pian piano si impara, e poi si capisce che la manovra è assai più sicura.

Il nostro parere, in generale, è che la discesa si deve percorrere molto allegramente, godendo quel po' di velocità che la bicicletta ci può dare, dopo averla fatta duramente guadagnare.

Non si dimentichi, però, che la necessaria attenzione alla marcia ci distoglie, durante la discesa, dal paesaggio. Ogni tanto, quindi, è bene fermarsi.

Per ultimo, una domandina, assai semplice in sè, rivoltaci da un Lettore fiorentino che ci ha scritto le due lettere più interessanti da noi ricevute. Che cosa significa, percorrendo un itinerario, affermare d'aver superato un certo dislivello complessivo? L'esempio della figura chiarirà l'argomento meglio d'ogni discorso. Chi deve andare, poniamo, da A a F, fa prima la salita da A a B (superando un dislivello di 200 metri); poi scende a C e da C sale a D (superando 200 m.); poi scende in E e da qui sale ad F (superando 150 m.). Complessivamente ha, dunque, superato: 200 + 200 + 150 = 550. Per andare da A a F si deve, quindi, superare un dislivello totale di 550 metri. In F, si è a un'altezza di 400 metri, ma per giungervi si è percorsa tanta strada in salita che, senza le due discese intermedie, si sarebbe giunti a 550 metri di altitudine.

e. cap.

Turismo motonautico.

Dallo sport al turismo. A questa aspirazione deve volgere, per alti fini etici, estetici ed industriali, la cura costante di chi presiede alle attività sportive che hanno per base i mezzi di trasporto. Le stesse competizioni a lungo percorso, sieno la Mille Miglia o la Milano-Taranto o la Pavia-Venezia fluviale — che avrà luogo il 14 giugno — adempiono, infatti, assai bene, alla propaganda turistica, attraverso alla manifestazione sportiva.

In tema motonautico abbiamo visto un sano criterio turistico affermarsi nel recente Salone della Nautica alla Fiera di Milano. Nell'arena centrale del Palazzo dello Sport, ove erano raccolti, attorno allo storico Mas 94 della « Beffa di Bucari », le imbarcazioni a remi, a vela ed a motore e gli apparecchi che ne assicurano la propulsione meccanica veloce o utilitaria, era evidente la tendenza al miglioramento economico-industriale della costruzione specialmente dei piccoli fuoribordo, dei motori Diesel, degli scafi di modico prezzo.

Accanto ai modelli di eccezione, alle imbarcazioni di grande pregio dalle finiture lussuose e dal massimo conforto, si delineano le barche da diporto di alta efficienza e di prezzo accessibile. E non solo il fuori bordo, ma anche il motore entrobordo di cilindrata limitata (tra il litro e mezzo ed i tre litri) acquista crescente diffusione a beneficio di un turismo nautico più solido, più integrale. L'applicazione del più popolare motore d'automobile agli scafi ha fatto sorgere la « Balilla del mare », il cui prezzo, oggi, per una imbarcazione a cinque posti, attrezzata di tutto punto, con parabrezza ed avviamento elettrico, può scendere a dodicimila lire; un bel *dinghi* per fuori bordo costa intorno alle tremila lire, e con meno di ventimila lire si hanno dei motoscafi entrobordo a quattro posti, capaci di raggiungere i quaranta all'ora.

La tecnica tedesca ci ha mandato i fuori bordo laterali; quella americana i motori di minima cilindrata, da 77 cmc. e persino da 33 cmc., un motorino monocilindrico che pesa in tutto sette chili ed è capace di sviluppare quasi un cavallo di forza motrice. Ma in motonautica, come nel motociclismo o nell'automobilismo, siamo dell'opinione che non si debba sempre apprezzare il « troppo piccolo »: il turismo ha le sue esigenze e le macchine, soprattutto quelle destinate a impieghi pratici o utilitari, non debbono mai essere sovrasollecitate.

Noi e il « Tour ».

L'attività ciclistica per tutto il mese di maggio è stata occupata dalla disputa del Giro d'Italia, trionfalmente concluso a fine mese a Milano, donde la carovana era partita l'8 maggio. Più che i risultati è interessante mettere in evidenza la nuova fresca vitalità che ha animato la vecchia gara, lo spirito ardente dei nostri corridori, la passione innovatrice degli organizzatori, che per la prima volta hanno ammesso in corsa gruppi non asserviti alle case costruttrici, e l'entusiamo della folla; in una parola, l'eterna giovinezza della bicicletta. L'interesse degli appassionati si polarizza ora — in attesa della disputa del campionato nazionale professionisti, che quest'anno avverrà a fine giugno in una prova unica — sulla preparazione per il Giro di Francia. La Federazione è entrata, infatti, nell'ordine di idee di completare il nostro contributo alle corse estere, che già prevedeva la partecipazione ai giri di Svizzera e di Germania, con l'intervento al « Tour ». Ci piace rilevare che questa partecipazione alla più lunga corsa europea a tappe avviene spontaneamente, dettata dal più squisito senso sportivo, dopo che gli organizzatori francesi hanno mostrato l'alta considerazione nella quale essi tengono il ciclismo e lo sport fascista in genere.

Ccc.

ALI NEL CIELO

Nuove vittorie dell'Ala Fascista.

A pochi giorni di distanza dei primati di velocità su 100 e 1000 chilometri battuti dall'Ing. Niclot, l'aviazione italiana conquista due nuove brillanti vittorie: merito dei suoi audaci piloti, dei suoi geniali costruttori, delle sue industrie.

Un idrovolante trimotore « Cant Z. 506 », pilotato da Mario Stoppani, partito dall'idroscalo di Monfalcone con un carico utile di dieci tonnellate, ha raggiunto la quota di 4863 metri, battendo il primato internazionale di altezza per idrovolanti, con carico di dieci tonnellate, ed il primato internazionale del più grande carico trasportato ad un'altezza di 2000 metri per idrovolanti. Il primato precedente di altezza era detenuto dai piloti russi Riabelik e Illinski, che l'8 dicembre 1936 avevano raggiunto, con dieci tonnellate di carico utile, la quota di metri 1942, usando un apparecchio « ANT 22 », munito di sei motori della potenza di ottocento cavalli ciascuno. Il primato per il più grande carico a 2000 metri di altezza era tenuto dagli Stati Uniti d'America con apparecchio « Sikorsky S. 42 », quadrimotore, della potenza di 670 CV. ciascuno, che il 17 maggio 1934 aveva raggiunto la quota di 2000 metri, con 7533 chilogrammi di carico. Il primato russo è stato, quindi, battuto con uno scarto di 2921 metri, quello americano con uno scarto di 2467 chilogrammi.

L'idrovolante « Cant Z. 508 » — progettista Ing. Zappata — è un apparecchio militare munito di tre motori Isotta Fraschini « Asso II RC 40 », di 836 CV. ciascuno.

Un anfibio da trasporto bimotore « Macchi C. 94 », della potenza complessiva di 1500 CV., pilotato da Giuseppe Burei e da Enrico Rossaldi, partito dall'aeroporto di Varese con un carico utile di kg. 1000, ha raggiunto la quota di m. 6432, battendo così il primato internazionale di altezza, con carico di 1000 chilogrammi, per apparecchi anfibi (Classe C *ter*).

Il primato precedente era detenuto dagli Stati Uniti con un anfibio « Sikorsky S. 43 », munito di due motori della potenza di 750 CV. ciascuno, che il 24 aprile 1936 raggiunse la quota di m. 5982.

L'apparecchio « Macchi C. 94 » — di cui diamo dettagliata descrizione in questa stessa rubrica — sarà adibito al trasporto passeggeri sulla linea Roma-Ancona-Zara, gestita dall'Ala Littoria.

Il 1° maggio, un idrovolante trimotore « Cant Z. 508 », pilotato da Mario Stoppani e dall'Ing. Antonio Majorana, conquistò i primati internazionali di velocità su 1000 e 2000 chilometri di percorso con 5000 kg. di carico commerciale (classe « C. Bis »), realizzando rispettivamente sulla base di 1000 km. la velocità me- di km.-ora 251,889 e sulla base di 2000 km. quella di km.-ora 248,412. Il volo si svolse sul circuito Grado-Rimini-Ancona-Grado. L'apparecchio entrò in pi- alle ore 8,58' 30" e ne uscì alle ore 17,1' 34".

Il mattino del 7 maggio, il ten. col. Mario Pe- comandante del Reparto Alta Quota, partì in volo da l'aeroporto di Montecelio (Guidonia) con un apparecchio Caproni 161, munito di motore Piaggio PXIRC e raggiunse la quota di 15.655 metri, battendo così di metri 432 il primato di altezza tenuto dall'Inghilterra con metri 15.223, raggiunto il 28 settembre 1936 dal pilota Swain, con apparecchio Bristol, motore Bristol « Pegasus ».

Da Roma ad Addis Abeba in dodici ore.

Presso le officine Fiat sono in costruzione alcuni grandi aeroplani da adibire al trasporto di viaggiatori, posta e bagagli. Essi costituiranno una nuova ragione di potenza per l'Italia e l'Impero. I 4500 chilometri che distano da Roma ad Addis Abeba potranno essere percorsi in poco più di 12 ore, con quadrimotori di potenza superiore ai 1000 cavalli, una portata di 50 passeggeri e una capacità di carico di 30-35 tonnellate.

Questi nuovi colossi dell'aria saranno muniti di strumenti di navigazione di eccezionale potenza: avranno un raggio di azione e di autonomia di 3-4 mila chilometri, con un semplice scalo intermedio. Il loro interno sarà dei più confortevoli. Verrà così risolto il più urgente problema del rapido collegamento dell'Italia col suo Impero e quindi quello della valorizzazione delle terre conquistate. È superfluo aggiungere che tutto il materiale sarà italiano.

Il valido contributo dell'aviazione alla costruzione delle strade dell'Impero.

Per la costruzione delle strade dell'Impero vengono impiegati, con molto profitto, gli aeroplani per il trasporto di materiali. I primi esperimenti sono stati effettuati con successo durante la costruzione di parte della strada Assab-Dessiè, che attraversa la Dancalia e in particolare la zona di Sardò. Il trasporto di materiale nella zona di Sardò, a mezzo di autocarri, si presentava assai difficile per il terreno sabbioso e mobile sul quale corre appunto l'attuale pista. Si è pensato, quindi, di utilizzare a questo scopo alcuni aeroplani, i quali trasportano sino a 20 quintali di carico, percorrendo in due ore la distanza per la quale un veloce autocarro avrebbe impiegato cinque giorni. Ogni aeroplano fa due viaggi al giorno.

L'anfibio bimotore « M. C. 94 ».

APPARECCHIO ANFIBIO DA TRASPORTO « M. C. 94 »

Il Registro Italiano Navale ed Aeronautico ha recentemente omologato il tipo anfibio Macchi, bimotore, « M. C. 94 », che nella versione idrovolante era già stato omologato e presta ora servizio sulle linee adriatiche dell' « Ala Littoria ». Entrambi i tipi hanno 12 posti per passeggeri. La velatura e lo scafo sono identici, come eguali sono i motori sistemati superiormente all'ala — che è monoplana a sbalzo — su due incastellature indipendenti. Le eliche sono metalliche a passo variabile in volo, tipo d'Ascanio. Le ruote sono portate da bracci che possono ruotare intorno ad un asse attraversante lo scafo: in volo o in ammaramento, i bracci delle ruote vengono ritirati mediante rotazione di 180°, che porta le ruote a ritrarsi in appositi alloggi praticati sul bordo d'attacco delle ali. Si notino i seguenti dati caratteristici del « Macchi C. 94 » (progettista ing. Castoldi):

apertura alare	m. 22,93	peso a vuoto.......	kg.	5800
lunghezza...........	m. 16,17	peso totale.........	kg.	7800
altezza (con carrello sollevato)	m. 5,45	veloc. mass. a m. 1000	km./h.	286
superficie portante ..	mq,76 —	salita a m. 1000 ...		3′ 05″
		quota tangenza prat.	m.	5800

Il traffico sulla linea aerea dell'Impero.

Il traffico sulla linea aerea che unisce l'Italia all'Africa Orientale Italiana è sempre intenso in ambedue i sensi. Gli apparecchi partono sempre al completo tanto dagli aeroporti dell'Impero che da Roma. Particolarmente intenso è stato il servizio di trasporto del corriere postale durante le feste di Pasqua. Si calcola, infatti, che in tale occasione siano state trasportate dall'Italia all'Impero sugli aerei dell'« Ala Littoria » non meno di centocinquantamila lettere.

I nuovi orari delle linee dell'Impero.

Sono entrati recentemente in vigore i nuovi orari delle linee aeree dell'Impero.

Orario linea dell'Impero:

Mart. Giov. Sab.		*Sab. Mart. Giov.*
10.15	p. Roma .... a.	pomeriggio
mattino	a. Siracusa .... p.	mattino
mattino	p. Siracusa .... a.	mattino
pomeriggio	a. Bengasi .... p.	alba
Merc. Ven. Dom.		*Ven. Lun. Merc.*
alba	p. Bengasi.......... a.	pomeriggio
mattino	a. Cairo .... p.	mattino
mattino	p. Cairo .... a.	mattino
pomeriggio	a. Wadi Halfa ..... p.	alba
Giov. Sab. Lun.		*Giov. Dom. Mart.*
alba	p. Wadi Halfa ..... a.	pomeriggio
mattino	a. Chartum .... p.	mattino
mattino	p. Chartum .... a.	mattino
mattino	a. Cassala .... p.	mattino
mattino	p. Cassala .... a.	mattino
pomeriggio	a. Asmara .... p.	7 —
Ven. Dom. Mart.		*Merc. Sab. Lun.*
7 —	p. Asmara .... a.	mattino
mattino	a. Dire Daua ...... p.	mattino
mattino	p. Dire Daua ...... a.	mattino
mattino	a. Addis Abeba .... p.	7 —

Orari delle linee interne dell'Africa Orientale I.

Linea Asmara-Dire Daua-Mogadiscio (bisettimanale):

Martedì Venerdì		*Mercoledì Sabato*
6,30	p. Asmara .... a.	12.30
9,30	a. Assab........... p.	9,30
10 —	p. Assab........... a.	9 —
12,30	a. Dire Daua ...... p.	6,30
Mercoledì Sabato		*Martedì Venerdì*
6,30	p. Dire Daua ...... a.	13,40
9,30	a. Gorrahei .... p.	10,40
10 —	p. Gorrahei .... a.	10,10
11,15	a. Belet Uen ...... p.	8,55
11,35	p. Belet Uen ...... a.	8,35
13,40	a. Mogadiscio..... p.	6,30

Linea Asmara-Assab-Gibuti (bisettimanale):

Giovedì Domenica		*Lunedì Sabato*
6,30	p. Asmara .... a.	11 —
9,30	a. Assab .... p.	8 —
10 —	p. Assab .... a.	7,30
11 —	a. Gibuti.......... p	6,30

Linea Addis Abeba-Dire Daua-Gibuti:

Tutti i giorni eccetto Domenica		Tutti i giorni eccetto Sabato
7,30	p. Gibuti.......... a.	10,40
9,30	a. Dire Daua ...... p.	8,40
10—	p Dire Daua ...... a.	8,10
11,40	a. Addis Abeba.... p.	6,30

Aviolinea Trieste-Brindisi.

È stata recentemente inaugurata la nuova linea aerea Trieste-Brindisi, gestita dalla Società anonima « Ala Littoria », linea che unisce le due città in sole tre ore di volo a percorso trisettimanale, con partenza da Trieste ogni lunedì, mercoledì e venerdì alle ore 6, e da Brindisi ogni martedì, giovedì e sabato alle ore 12,45, in coincidenza con le linee aeree Brindisi-Atene-Rodi e Brindisi-Tirana-Salonicco.

Una pubblicazione della Regia aeronautica.

A cura del Ministero dell'Aeronautica, è stato pubblicato, in 10.000 esemplari, il volume dal titolo: « L'aviazione negli scritti e nella parola del Duce ».

In circa 200 pagine sono raccolti gli scritti e i discorsi di Mussolini, che si riferiscono all'Arma Aeronautica, a cominciare dall'articolo dedicato a Latham, che comparve, nel luglio 1909, sul « Popolo di Trento », diretto da Cesare Battisti, sino alle parole, rivolte il 3 novembre XV agli ufficiali, sottufficiali ed equipaggi degli stormi schierati sul « Campo della Promessa » a Lonate Pozzolo.

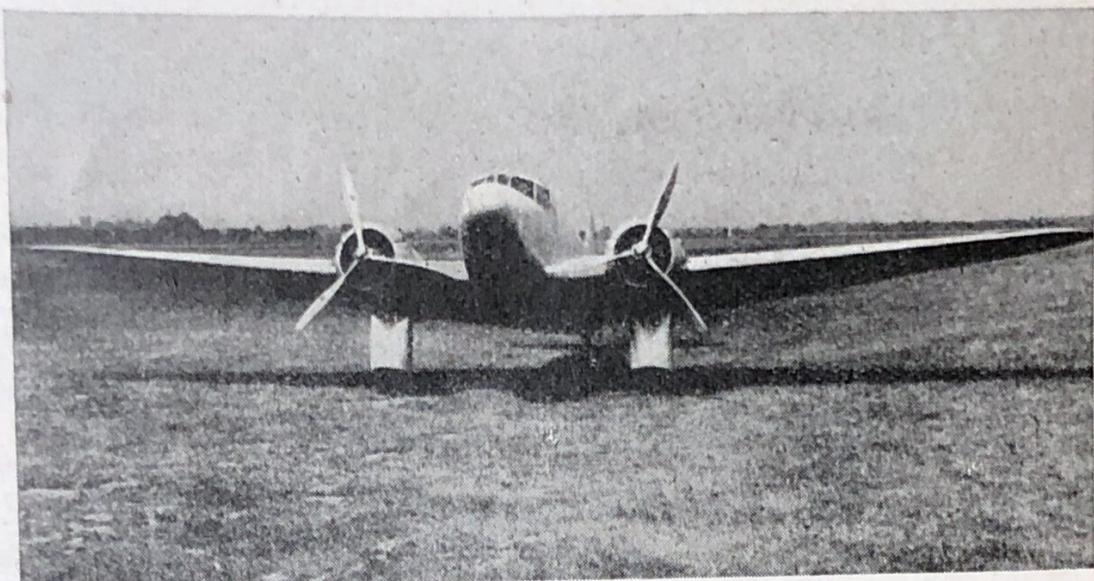
Da una data all'altra spazia tutto il vasto panorama di ciò che il Duce ha pensato ed ha voluto perchè l'Aeronautica Italiana raggiungesse la potenza e la gloria odierna.

Il collegamento aereo tra l'Italia e la Terra Santa.

È stata inaugurata nell'aprile scorso l'aviolinea Brindisi-Palestina, servita da idrovolanti S. 66.

Nel viaggio inaugurale l'idrovolante recava a bordo un crocifisso donato per la circostanza dal Patriarca di Gerusalemme alla direzione dell'« Ala Littoria ». Per l'inizio del collegamento aereo tra l'Italia e la Terra Santa il Pontefice aveva inviato un messaggio augurale e impartita l'apostolica benedizione.

Prossima linea aerea Italia-Sud America.

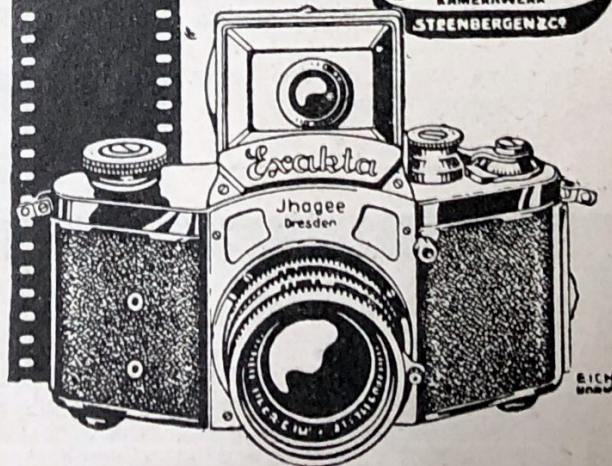
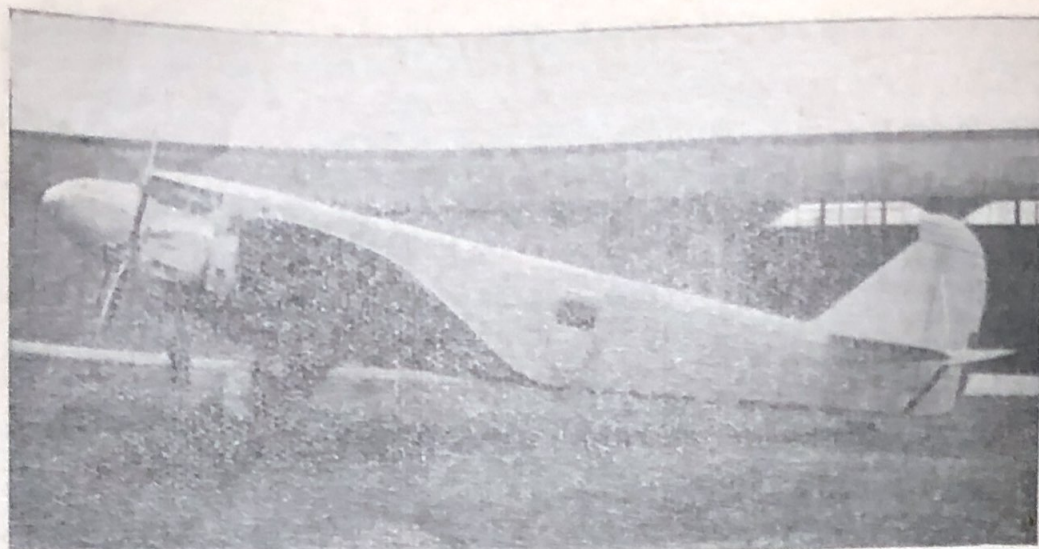
Oltre alle tre linee che uniscono il Brasile con l'Europa e gli Stati Uniti, presto faranno capo a Buenos Aires le linee aeree intercontinentali dell'Italia e dell'Inghilterra. Quest'ultima annuncia prossima la istituzione di un servizio aereo rapido da Londra (via Tangeri-Natal) a Rio de Janeiro, per passeggeri e merci.

Quanto all'Italia sembra siano stati portati a termine gli studi per la tanto attesa linea aerea diretta Italia-Sud America, linea che sarà dotata di grandi trimotori, i quali collegheranno l'Italia con Buenos Aires, in modo da superare i consimili servizi aerei dell'« Air France » e della « Luft Hansa ».

Linea aerea Torino-Parigi.

È stata recentemente inaugurata la nuova linea aerea Torino-Parigi, in collegamento con la linea Venezia-Milano. Il servizio di collegamento aereo si effettuerà trisettimanalmente, con partenza da Torino nei giorni

APPARECCHIO DA TRASPORTO « FIAT APR 2 »

APPARECCHIO DA TRASPORTO « FIAT APR 2 »

Senonchè, si apprende ora che la gara è stata sospesa. Le ragioni sembra siano dovute al fatto che le Nazioni concorrenti non hanno ancora pronti gli apparecchi destinati alla gara. L'Italia, invece, aveva già perfettamente a punto 9 apparecchi, tutti efficienti e perfettamente capaci di affrontare la prova con successo. La Reale Unione Nazionale Aeronautica ne aveva già predisposto l'iscrizione.

di martedì, giovedì e sabato alle ore 10,05, e arrivo a Parigi alle ore 12,35. Le partenze da Parigi si effettueranno nei giorni di lunedì, mercoledì e venerdì alle ore 12,55, con arrivo a Torino alle 15,25.

Sono stati predisposti, inoltre, in coincidenza col nuovo servizio, collegamenti trisettimanali con Vienna e Budapest, con partenza da Torino alle ore 16,35 e arrivo a Torino alle ore 17,35 nei giorni di lunedì, mercoledì e venerdì.

La nuova linea sarà servita dai velocissimi bimotori Fiat « A.P.R. 2 ».

Apparecchio stratosferico da combattimento.

È in costruzione presso gli stabilimenti aeronautici Lockhead, per conto del Governo degli Stati Uniti d'America, un apparecchio da combattimento particolarmente attrezzato per la stratosfera. La costruzione è pressochè ultimata ed i voli di collaudo saranno iniziati tra breve. Se essi daranno i risultati desiderati, gli Stati Uniti avranno un apparecchio da combattimento con caratteristiche nettamente superiori ai tipi esistenti.

La gara aerea New York-Parigi sospesa.

È noto che una gara aerea New York-Parigi era stata indetta dalla Francia nella ricorrenza del decimo anniversario della trasvolata atlantica compiuta da Lindbergh.

L'iniziativa aveva destato ovunque vivo interessamento e calorose adesioni.

Linee aeree francesi.

Il Ministero dell'Aria francese ha recentemente autorizzato l'esercizio delle seguenti linee aeree:

Parigi-Londra (per l'anno 1937), gestita dalla Società « Air Dispatch and Commercial Air Hire »;

Croydon-Deauville (per i mesi luglio e agosto 1937), gestita dalla Società « Channel Air Ferries Ltd., Shoreham-by-Sea (Sussex) »;

Londra-Parigi (servizio regolare), gestita dalla Società « British Airways Ltd. » di Londra;

Londra-Parigi (servizio regolare passeggeri e merci), gestita dalla Società « Wrightways Ltd. Airport of London-Croydon ». La Società stessa è autorizzata ad esercire i seguenti servizi:

trasporto giornali da Parigi a Londra,
trasporto passeggeri da Londra a Tours,
trasporto passeggeri da Londra a Touquet.

Servizi aerei transantlantici.

Per assicurare il funzionamento del servizio aereo della « Luft Hansa » sulle linee postali dell'Atlantico del Nord, il Ministero delle Poste e Telegrafi germanico ha destinato i piroscafi *Schwabenland* e *Friesenland* a servire da catapulta durante i prossimi voli che uniranno gli Stati Uniti d'America all'Europa. Lo *Schwabenland* stazionerà al largo di Nuova York ed il *Friesenland* ad Horta, nell'isola Faial del gruppo delle Azzorre, alla distanza di circa 4000 chilometri l'una dall'altra nave, distanza che sarà coperta dagli aeroplani senza scalo.

L'aviazione del Canadà.

Il Governo del Canadà ha recentemente assegnato importanti ordinazioni di materiale bellico.

Ottantaquattro aeroplani sono stati ordinati a stabilimenti canadesi a Ottawa, Montreal, Toronto e Fort Erie.

Altri 18 apparecchi d'addestramento sono stati contemporaneamente ordinati all'estero.

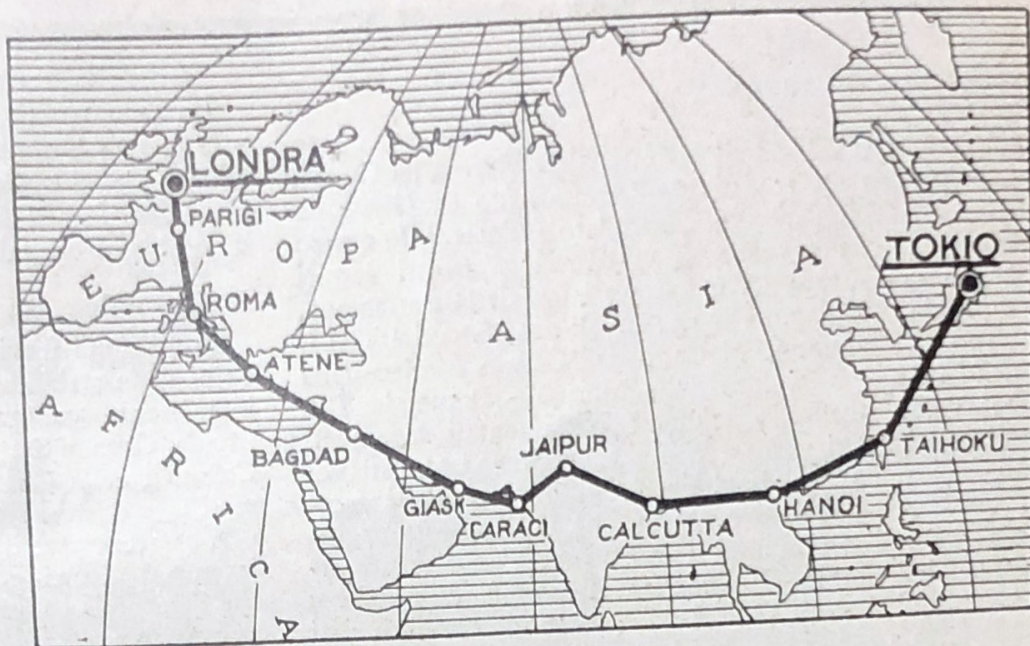
L'aviazione per la caccia ai montoni.

A causa dei danni considerevoli arrecati alla vegetazione da una grande quantità di montoni viventi allo stato selvaggio nelle regioni forestali e montagnose dell'isola Hawaii, le autorità del luogo hanno dovuto ricorrere all'opera dell'aviazione per esplorare quei terreni particolarmente difficili all'accesso.

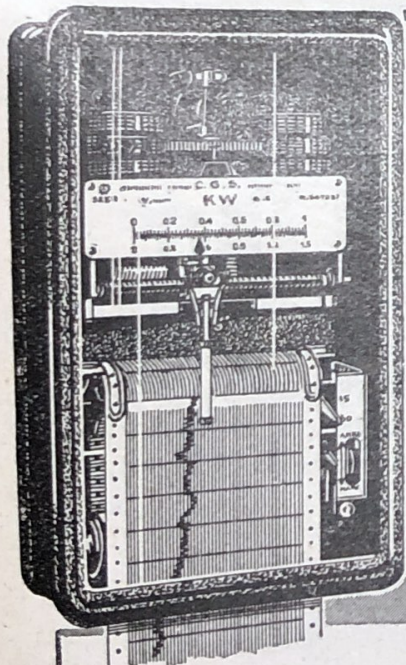
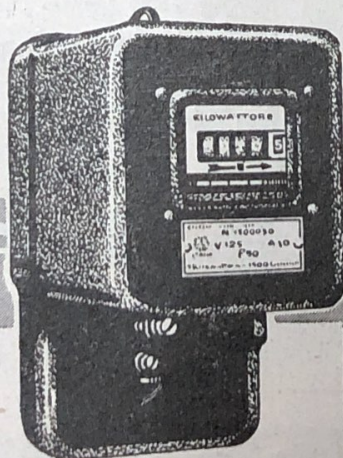
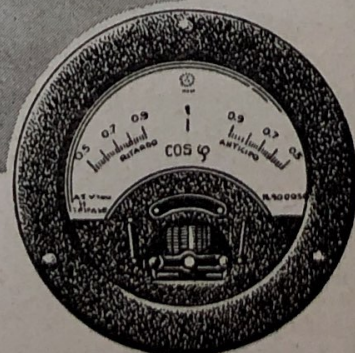
I primi voli d'esplorazione hanno permesso di determinare ove si trovano le mandrie e di iniziare gli studi per l'esecuzione di una caccia bene organizzata.

Il fulmineo volo Tokio-Londra.

Il volo recentemente portato a compimento dai nipponici ingegneri Kenji Gukakosi e Masaaki Sinuma sul tragitto Tokio-Londra segna una pagina gloriosa nella storia dell'aviazione.

I due piloti, a bordo di un monoplano monomotore da 500 cavalli, battezzato « Vento di Dio », lasciarono Tokio il giorno 6 aprile alle ore 18,20' (meridiano di Roma) e raggiunsero Londra il giorno 9, alle ore 15,38'

(tempo di Roma), compiendo così l'intero percorso in 3 giorni, 21 ore e 18 minuti, con un vantaggio di 6 ore e 42 minuti sul tempo preventivato di 100 ore.

Nel tratto Tokio-Parigi i due aviatori nipponici hanno battuto il precedente campionato sullo stesso percorso, detenuto da 14 anni dalla Francia con il volo di 6 giorni e 20 ore compiuto da Costes e Le Brix.

Il campionato è stato migliorato di ben 72 ore e 42 minuti.

V A R I E

La guerra sul mare.

A cura dell'Ufficio Storico della R. Marina ha veduto testè la luce un volume dell'Ammiraglio di Divisione Oscar Di Giamberardino, intitolato «*L'arte della guerra in mare*», che segnaliamo volentieri ai nostri lettori per l'importanza della materia e i fini della trattazione.

Il libro (444 pag. in 8° gr., L. 20; per i Soci del T.C.I. che lo richiederanno al Capo dell'Ufficio Storico della R. Marina – Ministero della Marina – Roma, L. 15), svolge con profondo acume i fondamentali argomenti della guerra sul mare e riesce a precisare i concetti sostanziali della preparazione e dell'impiego delle forze navali con persuasiva efficacia, che fa di queste pagine una fonte di ispirazioni a cui possono egualmente attingere gli uomini di azione e gli uomini di pensiero, trovandovi i primi l'indirizzo a bene operare e gli altri lo spunto a meditare con giusta valutazione della realtà.

Le idee che vi si svolgono non sono affogate in prolissi esempi storici; anzi, i riferimenti alle esperienze del passato sono volutamente brevi, sintetici e conclusivi. Nè l'opera si rivolge ai soli ufficiali di Marina, bensì anche a quelli delle altre forze armate, poichè le idee generali che si estendono a tanta parte della trattazione, sono applicabili egualmente alla guerra terrestre e a quella aerea.

Questo felice aggiornamento della dottrina bellica marittima potrà interessare anche gli uomini politici e in genere tutte le persone colte, che desiderino farsi un'idea precisa sui problemi sostanziali della guerra, siano essi strategici, tattici od organici. Un notevole sviluppo è dato alle «Relazioni fra la politica e l'arte della guerra», e la trattazione si chiude con un capitolo sull'«Arte del comando» imperniata sulla perfetta conoscenza della psiche umana e dei valori intellettuali e morali.

Lo stile personalissimo, suggestivo ed efficace manifesta una limpida onestà di intendimenti e una fede sincera che si trasfonde in chi legge, destando l'impressione che si tratti di un solido contributo alla conoscenza di problemi capitali per il nostro Paese.

In Cirenaica, coi reparti indigeni.

In edizione fuori commercio è uscito a Bengasi, per i tipi dello stabilimento tipografico Fratelli Pavone, un interessante volume del Ten. Col. Dott. Vittorino Braida, Capo di Stato Maggiore del Regio Corpo Truppe Coloniali della Cirenaica, volume dal titolo: «*Memoria per l'Ufficiale dei Reparti indigeni della Cirenaica*».

A caratterizzare il lavoro basta ciò che ne dice in prefazione il Generale di Brigata Guglielmo Nasi, e cioè che l'Autore «ha pienamente raggiunto lo scopo... di fornire agli ufficiali, chiamati a svolgere la loro attività professionale in Libia, il mezzo di poter acquistare le cognizioni indispensabili per attendere proficuamente ai loro compiti, nonchè la possibilità di approfondirle e completarle». Non solo, ma il libro — e questo lo rende di utile e gradita lettura a tutti — tratta assai bene e compiutamente della vita indigena in Cirenaica, e in appendice offre persino, in sintesi, un cenno assai chiaro della storia del Paese, di cui gli Italiani hanno tanto interesse a conoscere il volto e l'anima.

A proposito di «turismo gastronomico».

A proposito di *Turismo gastronomico*, di cui ci occupammo nello scorso numero, diamo notizia di un volume uscito testè a Londra (Chatto & Windus, 1937), dal titolo *Good Food from Italy*, a cura della Contessa MORPHY, in cui questa distintissima amica dell'Italia ha raccolto un'ampio ricettario di cucina all'italiana, con un criterio di scelta fra le più tipiche specialità regionali, che merita la più ampia lode.

ARTE

Mons. G. B. Mannucci. – *Pienza, Arte e storia.* – Terza edizione ampliata e corretta con 90 illustrazioni. – Stabilimento S. Bernardino, Siena 1937-XV: L. 20.

La serena visione della città toscana si riflette interamente in queste pagine del suo appassionato illustratore. In esse, infatti si compenetrano, completandosi e illuminandosi a vicenda, la storia del grande pontefice umanista Pio II, quella della città in cui nacque e gli splendori dell'arte onde ogni pietra della vaghissima gemma della Val d'Orcia sembra assumere un suo proprio rilievo.

In questo prezioso volume, che è anche un repertorio completo di notizie sull'argomento, piace rilevare, dopo i maggiori capitoli, quelli dedicati agli Statuti della città, alla sua cronistoria, nonchè i tre capitoli sui dintorni: Monticchiello, Spedaletto, S. Anna in Camprena. Vaghezza di luoghi e visioni d'arte che ricingono la città, ancora viva e splendente nel nome e nella gloria dei Piccolomini.

Palladio. – *Rivista di Storia dell'Architettura.* – Hoepli, Milano 1937-XV; fasc. I: L. 12.

Sotto l'auspicio di un nome glorioso nell'Arte architettonica si presenta questa nobile signorile rivista, caratterizzata magnificamente, fin da questo primo numero, da due articoli che vorremmo chiamare essenziali. Uno di essi, dovuto all'architetto Gustavo Giovannoni, studia le rovine di Leptis Magna, le quali, come dice l'A., sono « una delle più vaste e organiche sistemazioni urbanistiche dell'antichità » e delle più solenni del mondo romano. I gloriosi avanzi sono considerati in relazione con lo sviluppo ulteriore dell'arte e specialmente con l'architettura del Rinascimento.

Notevolissima in questo studio la constatazione che le 99 arcate del Foro di Leptis Magna poggiavano direttamente sui capitelli; disposizione questa che finora si riteneva applicata per la prima volta — quanto ai grandi organismi architettonici — nel palazzo imperiale di Spalato. È un duro colpo, quindi, portato alla teoria dello Strzygowsky. Persuasivi e suggestivi, inoltre, i confronti che l'A. fa seguire tra i porticati della dissepolta città e le quattrocentesche logge fiorentine.

Il secondo articolo di rilevante importanza studia le chiese secentesche di Napoli con la profonda e minuta conoscenza storica che distingue gli scritti del Prof. Gino Chierici, Soprintendente all'Arte Medioevale e Moderna delle Province Lombarde. Acutamente è colta l'essenzialità di forme delle diverse chiese considerate, e messo in rilievo lo sviluppo logico anche delle audacie costruttive.

La ricchezza delle fotografie, delle piante, degli alzati, degli spaccati, dei particolari aggiunge un singolare pregio alla pubblicazione, che si chiude coi rilievi diligentissimi di un gioiello quasi ignorato — S. Maria di Portonuovo, nei dintorni di Ancona —, con appunti varî (gustosissimi i disegni di Carlo Ceschi di cortili e di vie di città pugliesi), notizie, commenti, bibliografia.

Ministero dell'Educazione – Nazionale Direzione Generale delle Antichità e Belle Arti. – *Catalogo delle cose d'arte e di antichità d'Italia. – Assisi.* A cura di Emma Zocca, Libreria dello Stato, Roma 1936-XIV, pag. 383, moltissime illustrazioni: L. 90.

"Nulla di più triste del "consommé" inflitto da molti gran Alberghi ai clienti desiderosi di saporosi risotti e di fr granti pastasciutte che fra l'altro invogliano a bere i nost eccellenti vini italiani".

...letizia di Cibi e di Vini al **RISTORANTE TOURING**
dove si rinnova la più schietta tradizione dell'ospitalità italiana

RISTORANTE TOURING LE MIGLIORI SPECIALITÀ DELLA CUCINA REGIONALE I CLASSICI PRODOTTI DEI VIGNETI ITALIANI
IN UN AMBIENTE NUOVISSIMO, DOTATO DEI PIÙ MODERNI IMPIANTI DELLA TECNICA GASTRONOMICA

RISTORANTE TOURING LA GRIGLIA E LO SPIEDO, COME NELLE ACCOGLIENTI TRATTORIE DEL BUON TEMPO ANTICO

SI COMPLETA COSÌ LA GRANDIOSA ATTREZZATURA DELL' **ALBERGO TOURING**

MILANO — VIA I. U. TARCHETTI N. 2
TELEFONI: 65-653/4/5/6/7

225 Camere - 60 Bagni - Ufficio Postelegrafico - Bar
Autorimessa propria nell'Albergo - Parrucchiere

TRA I LIBRI

ETTORE FABIETTI. – *Vita eroica del Duca degli Abruzzi.* – Pag. 348. Ed. « A. Barion », Milano 1937-XV: L. 3.

ATTILIO FUIANO. – *Il portaordini nel servizio di collegamento territoriale per la protezione antiaerea.* – Pag. 126 con annesse 2 cartine. Ed. « La Prora », Milano 1937-XV: L. 6.

Padre ATANASIO DA GRAUNO - Cappuccino. – *Piante ed erbe medicinali della Regione Tridentina.* – Terza edizione migliorata, ampliata ed illustrata. Pag. 253. Libreria Moderna Edit. A. Ardesi, Trento 1937-XV: L. 16.

Commentari dell'Ateneo di Brescia per l'anno 1935-XIII E. F. – Anno Accademico CXXXIV. Pag. 589. Stab. Tip. F. Apollonio & C., Brescia 1936.

J. E. NEALE. – *La Regina Elisabetta.* – Pag. 415, Edit. Bemporad, Firenze 1937-XV: L. 18.

ETTORE DAVITE. – *Il Campidoglio.* – « Carme romano ». Pag. 45, S. A. Vecchi Editrice, Milano 1937-XV: L. 5.

GIOVANNI LA VERA. – *Comunicazioni e Trasporti.* – Pag. 113. Casa Ed. R. Giusti, Livorno 1937-XV: L. 3.

ETTORE ANCHIERI. – *Il Canale di Suez.* – Pag. 311, Libreria Lombarda, Milano 1937-XV: L. 10.

ISABELLA EMERSON. – *La Casa delle Tarantole.* - Romanzo. – Pag. 184, Tipografia « Dante », Città della Pieve, 1937-XV: L. 8.

ELIO MORI. – *Guida automobilistica e turistica della provincia di Genova.* – Con allegata Carta corografica 1:125.000. A cura dell'Ente Provinciale per il Turismo di Genova.

MINISTERO DELLA EDUCAZIONE NAZIONALE - DIREZIONE GENERALE DELLE ANTICHITÀ E BELLE ARTI - Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia. ANTONIO AVENA. – *Il Museo di Castelvecchio a Verona.* – Pag. 77 con 57 illustraz. Libreria dello Stato, Roma A. XV E. F.: L. 4,50.

MIRKO ARDEMAGNI. – *Supremazia di Mussolini.* – Pag.124 con 12 tavole. S. A. Fratelli Treves Ed., Milano 1936-XIV: L. 10.

DIPARTIMENTI DELLA PUBBLICA EDUCAZIONE DEL CANTONE TICINO. – *Scrittori della Svizzera Italiana.* – Studi critici e brani scelti. Due vol. di compless. pag. 1333. Istituto Editoriale Ticinese, Bellinzona 1936.

GINO VERONESE. – *Appunti per la storia del grande Acquedotto Istriano* – I. Ricerche e coordinamenti – II. Progetti di massima. – Estratto dalla Rivista « L'Acqua », febbraio-aprile 1934-XII e gennaio-ottobre 1936-XV.

Den Norske Turistforenings Arbok. – Pag. 288 con illustraz. Oslo 1937.

Olaszorszàgi ùti Tanacsadò – Consigli pratici ai viaggiatori turistici d'Italia in lingua ungherese. II Edizione 1937. – Ed. « Via » Libreria Italiana, Budapest Kiadàsa. – Pag. 192 con illustrazioni.

L'Isola incantata. - *Leggende di Capri.* - Raccolte da ISABELLA EMERSON. – Pag. 83 con 8 fot. f. t. Tipografia « Dante », Città della Pieve, 1934-XII: L. 5.

Ferdinando Milone. – *Il Porto di Napoli*, a cura del Comitato Nazionale per la Geografia: VI. *Ricerche di geografia economica sui porti italiani.* – Pagine 202, ill. Anonima Romana Editoriale, Roma 1936-XIV: L. 30.

Edvige Pesce Gorini. - *Il Campanello misterioso.* - *Racconto per ragazzi.* - Opera Nazionale per il Mezzogiorno d'Italia - Roma-Milano 1936-XV. Offerta per gli Orfani: L. 10.

G. Albanesi. - *Le imposte di licenza sulle macchine per caffè tipo espresso.* – Biblioteca Pratica « Raccolta Ostinelli » N. 130. Pag. 233, Ed. Cesare Nani, Como 1937-XV: L. 10.

Royal Automobile Club Guide and Handbook 1937-38. – Pag. 306, con carte e piante. – Edit. The Royal Automobile Club (Pall Mall), London S. W. I.

ASSOCIAZIONE AL "TOURING CLUB ITALIANO"

Soci Annuali	L. 15,50	più L. 2 tassa di ammiss.	(Estero L. 25,50)
Soci Quinquennali	L. 75,50		(Estero L. 125,20)
Soci Vitalizi	L. 250,20		(Estero L. 400,20)
Soci Vitalizi Fondatori della Sede	L. 350,20		(Estero L. 500,20)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

TOURING CLUB ITALIANO – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

Statistica dei Soci al 30 Aprile 1937-XV.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 30 aprile 1937		N. 172 830
Nuovi Soci annuali iscritti per il 1937 alla stessa data		» 14 642
Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1936	N. 245 734	
Nuovi Soci vitalizi iscritti al 30 aprile 1937	» 2 462	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 30 aprile 1937	» 12 437	
		» 260 633
		N. 448 105
Presumibili rinnovi dei soci già iscritti nel 1936 che non pagarono ancora la quota del 1937 e presumibili nuove iscrizioni		» 22 500
Totale Soci		N. 470 605

Direttore: Sen. Carlo Bonardi

Direzione e Amministrazione: Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10

Redattore Capo Responsabile: Dott. Attilio Gerelli

Stampa: *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100
Notiziario e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7

SOCIETÀ GRAFICA G. MODIANO - MILANO **PREZZO DEL FASCICOLO L. 2,50**